T.C
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ PROGRAMI
DOKTORA TEZİ

ÇOKLU TAŞIMA İŞLETİCİSİ OLARAK TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN SORUMLULUKLARINA VE SORUMLULUK SİGORTASI HİMAYESİNE İLİŞKİN BİR İNCELEME

Nil KULA DEĞİRMENCİ

Danışman
Doç. Dr. Durmuş Ali DEVECİ
2. Danışman
Doç. Dr. Sevilay Uzunallı

İZMİR – 2012

DOKTORA
TEZ ONAY SAYFASI

2008800815

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi

Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü

Adı ve Soyadı : Nil KULA DEĞİRMENCİ

Tez Başlığı : Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme

Savunma Tarihi : 20.07.2012

Danışmanı : Doç.Dr.Durmuş Ali DEVECİ

JÜRİ ÜYELERİ

Ünvanı, Adı, Soyadı	Üniversitesi	İmza
Doç.Dr.Durmuş Ali DEVECİ	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTSİ	
Yrd.Doç.Dr İsmail Bilge ÇETİN	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTSİ	
Doç.Dr.Ahmet TÜRK	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTSİ	
Prof.Dr Emine YAZICIOĞLU	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ	
Doç.Dr.Serap AMASYA	GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ	

Oybirliği ( )
Oy Çokluğu (X)

Nil KULA DEĞİRMENCİ tarafından hazırlanmış ve sunulmuş **"Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme"** başlıklı tezi kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METİN

Doktora Tezi olarak sunduğum "Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2012
Nil KULA DEĞİRMENCİ
İmza

ÖZET

Doktora Tezi

Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme

Nil KULA DEĞİRMENCİ

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı

En az iki farklı taşıma sisteminin bütünleştirilmesi suretiyle gerçekleştirilen çoklu taşıma sistemi, konteynerleşmeye paralel olarak gelişen ve tekli taşıma sistemlerine kıyasen önemli güçlü özellikleri bulunan bir taşıma sistemidir. Ancak, sistemin yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemiş olması, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun kapsamını, sınırlarını ve muafiyetine ilişkin nedenleri taşımanın başında öngörememesine neden olmakla, hukuken korumasız kalmasına yol açmaktadır. Bu durum, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularını, sorumluluk sigortası ile korunma yoluna itmekte, ancak yine kapsam, sınır ve muafiyet nedenleri taşımanın başında sigortacı tarafından da öngörülemeyen bu sorumluluklar, yüksek sigorta primleri ile himaye altına alınmaktadır. Sonuç olarak, çoklu taşıma sisteminin tekli taşıma sistemlerine kıyasen haiz olduğu maliyet etkinliği yaratma üstünlüğü gerçekleşememektedir.

UNCTAD, çoklu taşıma sisteminin hukuki açıdan karşı karşıya kaldığı bu sorunun çözümü amacıyla; ilk aşamada, çoklu taşıma sistemini düzenleyen bölgesel ve ulusal emredici hukuk normlarının uygulanabilirliğinin araştırılmasını, bu normların somut çoklu taşımaya uygulanamaması durumunda ise ikinci aşamaya geçilerek, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin

tespit edilebilmesi halinde bu sistemi düzenleyen emredici hukuk normlarının, bu sistemin tespit edilememesi halinde ve tarafların uygulanacağını kararlaştırmış olmaları kaydıyla UNCTAD-ICC Kuralları'nın uygulanmasını önermektedir. Ancak UNCTAD tarafından önerilen bu çözüm, çoklu taşımanın başında, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun öngörülememesi sorununu çözmekten uzaktır.

Bu soruna ilişkin olarak çalışmada önerilen çözüm ise, iki aşamalı bir modele dayanmaktadır. Nitekim modelin ilk aşamasını, çoklu taşıma sisteminin yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmesi oluştururken, ikinci aşamasını bu norm uyarınca çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusuna atfedilen sorumluluğu, yine bu norm uyarınca zorunlu olarak himaye altına alan sorumluluk sigortası himayesi tesisi oluşturmaktadır. Modelin oluşturulmasında; uluslararası tekli ve çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri ile bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin ve uluslararası yük taşıma ve mesleki sorumluluk sigortası uygulamalarının yanısıra, Türk hukukunun ilgili normları ve Türk sigorta uygulamaları da çoklu taşıma sistemine uyumlaştırılmak suretiyle göz önünde tutulmuştur. Bu şekilde, çoklu taşıma sistemini hukuksal açıdan zayıf kılan en önemli engellerden biri ortadan kaldırılmakla, taşıma işleri komisyoncularının sistemin maliyet etkinliği üstünlüğünden etkili bir şekilde yararlanılmasını sağlamak amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Çoklu Taşıma Sistemi, Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici, Taşıma İşleri Komisyoncusu, Yeknesak, Emredici, Sorumluluk Sigortası Himayesi

ABSTRACT

Doctoral Thesis

Doctor of Philosophy (PhD)

Elaboration of Liabilities and Liability Insurance Cover Of Freight Forwarder as a Multimodal Transport Operator

Nil KULA DEĞİRMENCİ

Dokuz Eylul University

Graduate School of Social Sciences

Department of Maritime Business Administration

Maritime Business Administration Program

Multimodal transportation, that is occured by the integration of at least two different transportation modes, is a transportation mode which is developed especially through containerization and has important qualifications when compared with unimodal transportation systems. However, the lack of regulation in the system with a uniform, mandatory and international legal norm, impedes the legal protection of the multimodal transport operator by preventing the prediction of concept, limitation and exceptions of its liabilities at the beginning of the transportation. This situation pushes the freight forwarders, who act as multimodal transport operators, to ensure the protection of themselves with liability insurance. However the unpredictable concept, limitation and exceptions of the liabilities of the insured, endengers the establishment of the liability insurance protection through high premiums. As a result, the cost efficiency qualification of multimodal transportation, when compared with unimodal transportation systems, is unable to be realized.

In order to solve the legal problem that multimodal transportation has faced, UNCTAD has, in first stage, proposed the research of applicability of the regional and national mandatory legal norms that regulate multimodal

transport. In case that these norms are unable to be applied in a multimodal transport, UNCTAD proposes to step in the second stage and in cases when the occurance place of the damage could be determined, UNCTAD proposes the application of the mandatory legal norms which regulate that place, whereas in other case, when the occurance place of the damage could not be determined, UNCTAD proposes the application of UNCTAD-ICC Rules, if its application has been agreed by the parties. However the solution that UNCTAD proposes, is too far to solve the problem related with its unpredictable concept, limitation and exceptions of liabilities of the freight forwarders who act as multimodal transport operator.

The solution that is proposed in the study demands on a two step model. Whereas the first step of the model is the arrangement of a uniform and mandatory international legal norm and the second step of the model is the establishment of a mandatory liability insurance protection that is grounded from that legal norm and protects the liabilites of the freight forwarders who acts as multimodal transport operator that arises from that legal norm. In the formation of the model; international unimodal and multimodal transportation arrangements, regional multimodal transportation arrangements and international freight transport liability and professional liability insurance applications have been considered together with the related norms of Turkish regulation and Turkish insurance applications, in order to harmonize the multimodal transportation system in those norms and applications. In that way, it is aimed to remove one of the most important barriers faced by freight forwarders that weaken the multimodal transportation from the legal side and to benefit efficiently from the advantage of cost efficiency of the system.

Keywords: Multimodal Transport System, Multimodal Transport Operator, Freight Forwarder, Uniform, Mandatory, Liability Insurance Protection

ÇOKLU TAŞIMA İŞLETİCİSİ OLARAK TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN SORUMLULUKLARINA VE SORUMLULUK SİGORTASI HİMAYESİNE İLİŞKİN BİR İNCELEME

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI ii
YEMİN METNİ iii
ÖZET iv
ABSTRACT vi
İÇİNDEKİLER viii
KISALTMALAR xxi
TABLOLAR LİSTESİ xxv
ŞEKİLLER LİSTESİ xxviii

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
TAŞIMA SİSTEMLERİNE GENEL BİR BAKIŞ

1.1. TAŞIMANIN KAVRAMSAL ANALİZİ 5
1.1.1. Taşıma Kavramı 5
1.1.1.1. Lojistik ve Taşımacılık Literatürü Açısından Taşıma Kavramı 5
1.1.1.2. Hukuk Literatürü Açısından Taşıma Kavramı 6
1.1.2. Taşımanın Lojistik Sistem İçerisindeki Yeri ve Önemi 8
1.1.3. Taşımanın Öğeleri ve Karar Değişkenleri 9
1.2. TAŞIMA SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİ VE KARŞILAŞTIRILMASI 11
1.2.1. Taşıma Sistemleri 11
1.2.2. Taşıma Sistemlerinin Gelişimi 13
1.2.2.1. Karayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 14

1.2.2.1.1. Dünyada Karayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 14
1.2.2.1.2. Türkiye'de Karayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 18
1.2.2.2. Demiryolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 21
1.2.2.2.1. Dünyada Demiryolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 21
1.2.2.2.2. Türkiye'de Demiryolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 25
1.2.2.3. Denizyolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 30
1.2.2.3.1. Dünyada Denizyolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 30
1.2.2.3.2. Türkiye'de Denizyolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 36
1.2.2.4. Havayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 40
1.2.2.4.1. Dünyada Havayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 40
1.2.2.4.2. Türkiye'de Havayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi 43
1.2.3. Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması 46
1.2.3.1. Taşıma Sistemlerinin Güvenlik ve Emniyet Açısından Karşılaştırılması 47
1.2.3.2. Taşıma Sistemlerinin Hız Açısından Karşılaştırılması 52
1.2.3.3. Taşıma Sistemlerinin Maliyet Etkinliği Açısından Karşılaştırılması 53
1.2.3.4. Taşıma Sistemlerinin Esneklik ve Bulunabilirlik Açısından Karşılaştırılması 55
1.2.3.5. Taşıma Sistemlerinin Diğer Özellikler Açısından Karşılaştırılması 57
1.3. TAŞIMA SİSTEMLERİNİN GENEL OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ VE TAŞIMA SİSTEMLERİNİ BÜTÜNLEŞTİRMEYE YÖNELTEN GELİŞMELER 60

1.3.1. Teknolojik Gelişmeler 61
1.3.2. Ekonomik Gelişmeler ve Küreselleşme 64
1.3.3. Taşımacılık Alanında Görülen Serbestleşme (Deregülasyon) Eğilimleri 65
1.3.4. Ulaştırma Politikalarındaki Gelişmeler 67

İKİNCİ BÖLÜM
BÜTÜNLEŞİK BİR TAŞIMA SİSTEMİ OLARAK ÇOKLU TAŞIMA SİSTEMİ VE ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU

2.1. BÜTÜNLEŞİK TAŞIMA SİSTEMİNE İLİŞKİN KAVRAMLAR 70
2.1.1. Çoklu Taşıma (Multimodal Transport) 71
2.1.2. Sistemlerarası Taşıma (Intermodal Transport) 72
2.1.3. Kombine Taşıma (Combined Transport) 74
2.1.4. Bütünleşik Taşıma Sistemine İlişkin Diğer Kavramlar 75
2.1.5. Bütünleşik Taşıma Sistemi Terminolojisi ile İlgili Genel Değerlendirme 77
2.2. ÇOKLU TAŞIMA SİSTEMİNİN UNSURLARI 79
2.2.1. En Az İki Farklı Taşıma Sisteminin Birlikte Kullanılması 80
2.2.2. Taşımanın Çoklu Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Gerçekleştirilmesi 82
2.2.3. Yükün Bir Ülkedeki Noktadan Teslim Alınıp Farklı Bir Ülkede Kararlaştırılan Yere Teslim Edilmesi 87
2.2.4. Taşımanın Tek Bir Taşıyıcı (Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici) Tarafından Gerçekleştirilmesi 91
2.3. ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU 99
2.3.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Freight Forwarder) Kavramı 99
2.3.2. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Genel Olarak İşlevleri ve Hizmetleri 107
2.3.3. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hukuki Açıdan Sınıflandırılması 109

2.3.3.1. Temsilci Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusu 111
2.3.3.2. Asil Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusu 112
2.3.4. Çoklu Taşıma Sisteminde Taşıma İşleri Komisyoncusunun Rolü 114
2.4. ÇOKLU TAŞIMA SİSTEMİNİN GÜÇLÜ VE ZAYIF ÖZELLİKLERİ 117
2.4.1. Çoklu Taşıma Sisteminin Tekli Taşıma Sistemlerine Göre Güçlü Özellikleri 118
2.4.1.1. Çoklu Taşıma Sisteminin Güvenlik ve Emniyet Açısından Sağladığı Üstünlükler 121
2.4.1.2. Çoklu Taşıma Sisteminin Hız Açısından Sağladığı Üstünlükler 121
2.4.1.3. Çoklu Taşıma Sisteminin Maliyet Etkinliği Açısından Sağladığı Üstünlükler 122
2.4.1.4. Çoklu Taşıma Sisteminin Esneklik ve Bulunabilirlik Açısından Sağladığı Üstünlükler 124
2.4.1.5. Çoklu Taşıma Sisteminin Çevreye Duyarlılık Açısından Sağladığı Üstünlükler 124
2.4.1.6. Çoklu Taşıma Sisteminin Trafik Sıkışıklığından Etkilenmezlik Açısından Sağladığı Üstünlükler 125
2.4.2. Çoklu Taşıma Sisteminin Tekli Taşıma Sistemlerine Göre Zayıf Özellikleri 126
2.4.2.1. Çoklu Taşıma Sisteminin Teknik ve Altyapısal Eksiklikleri 127
2.4.2.2. Çoklu Taşıma Sisteminde Teşvik Sorunu 129
2.4.2.3. Çoklu Taşıma Sisteminde Bilgi ve Kalite Eksikliği 130
2.4.2.4. Çoklu Taşıma Sisteminin Kötü İmajı 130
2.4.2.5. Çoklu Taşıma Sisteminin Hukuksal Açıdan Zayıf Özellikleri 131

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİCİLERİN SORUMLULUKLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. ULUSLARARASI TAŞIMA SİSTEMİ DÜZENLEMELERİ UYARINCA ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİCİLERİN TABİ OLDUKLARI HUKUKSAL REJİM 138

3.1.1. Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticilerin Tabi Oldukları Hukuksal Rejim 140

3.1.1.1. Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (Lahey Kuralları) 141

3.1.1.1.1. Lahey Kuralları'nın Uygulama Alanı 145

3.1.1.1.2. Lahey Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı 146

3.1.1.1.3. Lahey Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti 149

3.1.1.1.4. Lahey Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması 154

3.1.1.1.5. Lahey Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 156

3.1.1.2. Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşmeye Ek Tadil Protokolü (Lahey – Visby Kuralları) 156

3.1.1.2.1. Lahey – Visby Kuralları'nın Uygulama Alanı 158

3.1.1.2.2. Lahey – Visby Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı 159

3.1.1.2.3. Lahey – Visby Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti 160

3.1.1.2.4. Lahey – Visby Kuralları Uyarınca

Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması 161
3.1.1.2.5. Lahey – Visby Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 165
3.1.1.3. Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları) 164
3.1.1.3.1. Hamburg Kuralları'nın Uygulama Alanı 166
3.1.1.3.2. Hamburg Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı 168
3.1.1.3.3. Hamburg Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti 175
3.1.1.3.4. Hamburg Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması 177
3.1.1.3.5. Hamburg Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 179
3.1.1.4. Eşyaların Karayolundan Uluslararası Taşınması Mukavelesine İlişkin Sözleşme (CMR) 180
3.1.1.4.1. CMR'nin Uygulama Alanı 181
3.1.1.4.2. CMR Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı 183
3.1.1.4.3. CMR Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti 188
3.1.1.4.4. CMR Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması 191
3.1.1.4.5. CMR'nin Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 193
3.1.1.5. Varşova Sistemi Düzenlemeleri 194
3.1.1.5.1. Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin Uygulama Alanı 197
3.1.1.5.2. Varşova Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı 199
3.1.1.5.3. Varşova Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca

Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti 203

3.1.1.5.4. Varşova Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması 204

3.1.1.5.5. Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 206

3.1.1.6. Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar (CIM- COTIF) 206

3.1.1.6.1. CIM - COTIF'in Uygulama Alanı 207

3.1.1.6.2. CIM - COTIF Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı 208

3.1.1.6.3. CIM - COTIF Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti 211

3.1.1.6.4. CIM - COTIF Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması 213

3.1.1.6.5. CIM - COTIF'in Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 214

3.1.1.7. Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerine İlişkin Genel Değerlendirme 214

3.1.2. Uluslararası Çoklu Taşıma Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticilerin Tabi Oldukları Hukuksal Rejim 224

3.1.2.1. Çoklu Taşıma Sözleşmesi (MTC) 229

3.1.2.1.1. MTC'nin Uygulama Alanı 232

3.1.2.1.2. MTC Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Kapsamı 233

3.1.2.1.3. MTC Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluktan Muafiyeti 235

3.1.2.1.4. MTC Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması 236

3.1.2.1.5. MTC'nin Sorumluluk Sigortasına İlişkin

Hükümleri 238

3.1.2.2. Çoklu Taşımacılık Belgelerine İlişkin UNCTAD - ICC Kuralları 238
3.1.2.2.1. UNCTAD – ICC Kuralları'nın Uygulama Alanı 240
3.1.2.2.2. UNCTAD – ICC Kuralları Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Kapsamı 241
3.1.2.2.3. UNCTAD – ICC Kuralları Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluktan Muafiyeti 243
3.1.2.2.4. UNCTAD – ICC Kuralları Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması 244
3.1.2.2.5. UNCTAD – ICC Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 246
3.1.2.3. Kısmen veya Tamamen Denizyolu ile Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları) 247
3.1.2.3.1. Rotterdam Kuralları'nın Uygulama Alanı 252
3.1.2.3.2. Rotterdam Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı 253
3.1.2.3.3. Rotterdam Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti 257
3.1.2.3.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması 259
3.1.2.3.5. Rotterdam Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 261
3.1.2.4. Uluslararası Çoklu Taşıma Sistemi Düzenlemelerine İlişkin Genel Değerlendirme 261
3.2. BÖLGESEL ÇOKLU TAŞIMA SİSTEMİ DÜZENLEMELERİ

UYARINCA ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİCİLERİN TABİ OLDUKLARI HUKUKSAL REJİM 265
3.2.1. ANDEAN Birliği Tarafından Hazırlanan Uluslararası Çoklu Taşıma Düzenlemesi 266
3.2.2. MERCOSUR Tarafından Hazırlanan Yüklerin Çoklu Taşınmasının Sağlanmasına İlişkin Kısmi Sözleşme 268
3.2.3. ALADI Tarafından Hazırlanan Uluslararası Çoklu Taşıma Sözleşmesi 270
3.2.4. ASEAN Tarafından Hazırlanan Çoklu Taşımacılığa İlişkin Çerçeve Sözleşmesi 271
3.2.5. UNESCWA Tarafından Hazırlanan Yüklerin Arap Yarımadası'nda Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Sözleşme 273
3.3. 6762 VE 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNLARI UYARINCA ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİCİLERİN TABİ OLDUKLARI HUKUKSAL REJİM 274
3.3.1. 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Tabi Olduğu Hukuksal Rejim 280
3.3.2. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Tabi Olduğu Hukuksal Rejim 283
3.3.3. 6762 ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunları Uyarınca Çoklu Taşıma Sistemine Uygulanan Sorumluluk Rejimine İlişkin Genel Değerlendirme 289
3.4. ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİCİLERİN SORUMLULUKLARINA İLİŞKİN MAHKEME KARARI İNCELEMELERİ 293
3.4.1. "Royal Insurance Company of America ve Ford Motor Company – Orient Overseas Container Line Ltd. ve M/V Canmar Pride, CP Ships Ltd." Davası 294
3.4.1.1. Dava Konusu Olay 294
3.4.1.2. Tarafların İddia ve Savunmaları 295
3.4.1.3. Mahkeme Kararı 296
3.4.1.4. Mahkeme Kararının Değerlendirilmesi 296

3.4.2. "Quantum Corporation Inc. ve Expeditors Sea Sky – Compagnie Nationale Air France ve Plane Trucking Ltd." Davası 298
3.4.2.1. Dava Konusu Olay 298
3.4.2.2. Tarafların İddia ve Savunmaları 298
3.4.2.3. Mahkeme Kararı 300
3.4.2.4. Mahkeme Kararının Değerlendirilmesi 301

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULARININ SORUMLULUK SİGORTASI HİMAYESİ VE BİR MODEL ÖNERİSİ

4.1. ÇOKLU TAŞIMACILIKTA SORUMLULUK SİGORTASI GEREKSİNİMİ 302
4.2. TAŞIMA VE MESLEKİ SORUMLULUK RİSKLERİ İLE BU RİSKLERE İLİŞKİN OLARAK GERÇEKLEŞTİRİLEN SORUMLULUK SİGORTALARINA GENEL BİR BAKIŞ 306
4.2.1. Taşıma ve Mesleki Sorumluluk Riskleri 307
4.2.2. Taşıma ve Mesleki Sorumluluk Risklerine İlişkin Olarak Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortaları 314
4.2.2.1. Dünyada Taşıma ve Mesleki Sorumluluk Risklerine İlişkin Olarak Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortaları 317
4.2.2.1.1. P&I Kulüpleri Tarafından Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortası 318
4.2.2.1.1.1. Sigorta İlişkisinin Tarafları 321
4.2.2.1.1.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı 322
4.2.2.1.1.3. Sigorta Himayesinin Çoklu Taşıma Kapsamında Değerlendirilmesi 326

4.2.2.1.2. CMR Sorumluluk Sigortası 327
4.2.2.1.2.1. Sigorta İlişkisinin Tarafları 327
4.2.2.1.2.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı 328
4.2.2.1.2.3. Sigorta Himayesinin Çoklu Taşıma Kapsamında Değerlendirilmesi 333
4.2.2.1.3. TT Kulüp Tarafından Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortası 334
4.2.2.1.3.1. Sigorta İlişkisinin Tarafları 337
4.2.2.1.3.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı 337
4.2.2.1.3.3. Sigorta Himayesinin Çoklu Taşıma Kapsamında Değerlendirilmesi 340
4.2.2.1.4. ITIC Tarafından Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortası 341
4.2.2.1.4.1. Sigorta İlişkisinin Tarafları 342
4.2.2.1.4.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı 343
4.2.2.1.4.3. Sigorta Himayesinin Çoklu Taşıma Kapsamında Değerlendirilmesi 349
4.2.2.2. Türkiye'de Taşıma ve Mesleki Sorumluluk Risklerine İlişkin Olarak Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortaları 350
4.2.2.2.1. Zorunlu Trafik Mali Sorumluluk Sigortası 353
4.2.2.2.2. Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası 358
4.2.2.2.3. Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası 361
4.2.2.2.4. Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası 365

4.2.2.2.5. Mesleki Sorumluluk Sigortası 368

4.2.2.2.6. Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası 372

4.3. ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULARININ SORUMLULUKLARININ YEKNESAKLAŞTIRILMASINA VE SİGORTA HİMAYESİNE İLİŞKİN BİR MODEL ÖNERİSİ 375

4.3.1. Önerilen Modele Dayanak Teşkil Eden Düzenleme ve Uygulamalar 377

4.3.1.1. Önerilen Modele Dayanak Teşkil Eden Uluslararası Düzenleme ve Uygulamalar 380

4.3.1.2. Önerilen Modele Dayanak Teşkil Eden Bölgesel Düzenleme ve Uygulamalar 383

4.3.1.3. Önerilen Modele Dayanak Teşkil Eden Ulusal Düzenleme ve Uygulamalar 383

4.3.2. Önerilen Modelin Çerçevesi 386

4.3.2.1. Model Uyarınca Önerilen Yeknesak ve Emredici Uluslararası Hukuk Normunun Çerçevesi (YEUHN) 386

4.3.2.1.1. Önerilen YEUHN'un Uygulama Alanı 392

4.3.2.1.2. Önerilen YEUHN Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Kapsamı 393

4.3.2.1.3. Önerilen YEUHN Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluktan Muafiyeti 395

4.3.2.1.4. Önerilen YEUHN Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması 395

4.3.2.1.5. Önerilen YEUHN'un Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri 397

4.3.2.2. Model Uyarınca Önerilen Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Çerçevesi (ZSSGŞ) 398

4.3.2.2.1. Önerilen ZSSGŞ'nin Kapsamı 402

4.3.2.2.2. Önerilen ZSSGŞ'nin Kapsamı Dışında Kalan Riskler 404

4.3.2.2.3. Önerilen ZSSGŞ'nin Hak Sahibine Atfettiği Hak ve Yükümlülükler 406

4.3.2.2.4. Önerilen ZSSGŞ'nin Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfettiği Hak ve Yükümlülükler 407

4.3.2.2.5. Önerilen ZSSGŞ'nin Sigortacıya Atfettiği Hak ve Yükümlülükler 408

4.3.2.2.6. Önerilen ZSSGŞ Uyarınca Düzenlenen İhbar ve Zamanaşımı Süreleri 409

4.3.3. Önerilen Modelin Türkiye Açısından Değerlendirilmesi 410

SONUÇ 414

KAYNAKÇA 419

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADR	Tehlikeli Malların Karayolu İle Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması
AGTC	Önemli Uluslararası Kombine Taşıma Hatları ve İlgili Kuruluşlara İlişkin Avrupa Sözleşmesi
ALADI	Latin Amerika Entegrasyon Topluluğu
ASEAN	Güneydoğu Asya Devletleri Birliği
BIMCO	Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi
CIM	Malların Uluslararası Demiryolu ile Taşınması Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar
CIT	Uluslararası Demiryolu Taşıma Komitesi
CIV	Demiryoluyla Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşınmasına İlişkin Sözleşme
COTIF	Uluslararası Demir Yolu Taşımasına İlişkin Sözleşme
COGSA	Malların Denizyolu ile Taşınmasına İlişkin Kanun
COGWA	Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Kanunu
CMI	Uluslararası Denizcilik Komitesi
CMR	Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DWT	Ölü Ağırlık
ECMT	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
EDI	Elektronik Veri Değişim
ETSC	Avrupa Güvenli Taşıma Konseyi
EUROSTAT	Avrupa Birliği İstatistik Sınıflandırma Komisyonu
FIATA	Uluslararası Taşımacılık İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
F&L	Taşıma İşleri Komisyoncuları ve Lojistik Liderleri Kulübü
GETC	Avrupa Kombine Taşımacılık Grubu
GS	Guadalajara Sözleşmesi

GRT	Groston
IAPH	Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği
ICAO	Uluslararası Havayolu Taşıma Örgütü
ICC	Milletlerarası Ticaret Odası
ICS	Uluslararası Denizcilik Birliği
IFF	İngiliz Taşıma İşleri Komisyoncuları Kurumu
ILA	Uluslararası Hukuk Birliği
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
IMCO	Devletlerarası Denizcilik Danışma Örgütü
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMEAK	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
IMTA	Uluslararası Çoklu Taşıma Birliği
IPG	Hükümetler arası Hazırlık Grubu
IRU	Uluslararası Kara Taşıması Birliği
ITIC	Uluslararası Taşıma Aracıları Kulübü
ITS	Akıllı Taşıma Sistemleri
IUMI	Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KTK	Karayolu Taşıma Kanunu
MERCOSUR	Güney Amerika Ortak Pazarı
MIA	Deniz Sigorta Kanunu
MÖ	Milattan Önce
MÖHUK	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MTC	Çoklu Taşıma Sözleşmesi
MS	Montreal Sözleşmesi
NVOCC	Gemi İşletmeyen Genel Taşıyıcı
OCTI	Uluslararası Demiryolu Taşıma Merkezi
OOCL	Orient Overseas Container Line
OTIF	Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Hükümetler Arası Örgüt

OTT	Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi
ÖÇH	Özel Çekme Hakkı
P&I	Koruma ve Tazmin
RID	Tehlikeli Eşyaların Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına ilişkin Sözleşme
RODER	RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCBDTA	Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
THAS	Taşıma Hizmetleri Ana Sözleşmesi
THK	Türk Hava Kurumu
TIR	TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi
TL	Türk Lirası
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TSHK	Türk Sivil Havacılık Kanunu
TSRSB	Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği
TT	Doğrudan Taşıma
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TUIK	Türkiye İstatistik Kurumu
UDHB	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UIC	Uluslararası Demiryolları Birliği
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNCITRAL	Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komitesi
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Gelişim Konferansı
UNECE	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi
UNESCAP	Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UNESCWA	Birleşmiş Milletler Batı Asya Sosyal Komisyonu
UNIDROIT	Uluslararası Özel Hukukun Birleştirilmesine İlişkin Kuruluş
UTIKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmeti Üretenleri Derneği

VS	Varşova Sözleşmesi
VS/LP	Varşova Sözleşmesi'nin Lahey Protokolü ile Tadil Edilmiş Metni
YEUHN	Yeknesak ve Emredici Uluslararası Hukuki Norm
ZSSGŞ	Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartları

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: 1995 – 2009 Yılları Arasında Avrupa Birliği Ülkeleri Arasında Taşınan Yüklerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (%) s.16
Tablo 2: 2005-2009 Yılları Arasında Türkiye'de Taşınan Yüklerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton/mil) s.19
Tablo 3: 2008 ve 2009 Yıllarında Belli Başlı Ülkelerde Yapılan Yurtiçi Taşımalarda Yüklerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton / km.) s.23
Tablo 4: 1990 – 2007 Yılları Arasında ABD'de Taşınan Yüklerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (%) s.24
Tablo 5: 1861-1876 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nde Anadolu Demiryolu Hattı Uzunluğu (km.) s.26
Tablo 6: 2002-2009 Yılları Arasında Türkiye'de Demiryolu Hat Uzunluğu (km.) s.27
Tablo 7: 2003-2009 Yılları Arasında Türkiye'de Demiryolu Taşıma Sistemi Aracılığı ile Taşınan Yük Miktarı (ton) s.28
Tablo 8: 2005 - 2009 Yılları Arasında Avrupa Birliği Ülkeleri'nin En Yoğun Limanlarında Yük Trafiği (ton) s.34
Tablo 9: 2009 Yılı İçerisinde Avrupa Birliği Ülkeleri'nden Gerçekleşen İhracatın Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton/%) s.35
Tablo 10: 2003 – 2010 Yılları Arasında Türkiye'den Gerçekleşen İhracatın Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (%) s.37
Tablo 11: 2005 - 2009 Yılları Arasında Avrupa Birliği Ülkeleri'nin En Yoğun Hava Alanlarında Yük Trafiği (ton) s.41
Tablo 12: Güvenliğe İlişkin Belli Başlı Tehlikelerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı s.48
Tablo 13: 2006-2009 Yılları Arasında Türkiye'de Tespit Edilen Kaza Sayısı ile Kazalar Sonucu Ortaya Çıkan Ölü ve Yaralı Sayılarının Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı s.50
Tablo 14: Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması s.60
Tablo 15: Dünyada 1980 - 2015 Yılları Arasında Yaşanan ve Tahmin Edilen Konteynerleşme Hacim ve Büyüme Oranları (milyon TEU/%) s.62
Tablo 16: Taşıma Rotalarına Göre Tercih Edilen Taşıma Türleri s.81

Tablo 17: 1990-2009 Yılları Arasında Sistemlerarası Taşıma Birimlerinin Kullanımı (%) s.90
Tablo 18: Uluslararası Tekli Taşıma Sözleşmelerinde Yer Alan Taşıyıcı Tanımlamaları s.93
Tablo 19: Taşıma İşleri Komisyoncularının 6762 sayılı TTK ve 6102 sayılı TTK Uyarınca Düzenlenen Özellikleri s.106
Tablo 20: Bazı Ülkelerde Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticiler ve Tabi Oldukları Ulusal Rejim s.115
Tablo 21: Çoklu Taşımacılığın Yararları s.120
Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması s.216
Tablo 23: Uluslararası Çoklu Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması s.262
Tablo 24: 6762 sayılı TTK ile 6102 sayılı TTK'nın Çoklu Taşımaya Uygulanabilir Hükümleri Açısından Karşılaştırılması s.291
Tablo 25: Taşıma Sektöründe Tahmini Yük ve Sorumluluk Sigortası Oranları s.305
Tablo 26: Gard P&I Ltd.'nin P&I Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi s.324
Tablo 27: Başak Sigorta A.Ş.'nin CMR Sorumluluk Sigortası Kapsamında RODER Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi s.330
Tablo 28: TT Kulübün Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi s.338
Tablo 29: TT Kulübün Taşıma Sektöründe Sigorta Himayesi Altına Aldığı Riskler s.339
Tablo 30: ITIC'nin Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi s.344
Tablo 31: Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi s.356
Tablo 32: Motorlu Kara Taşıt Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi s.359
Tablo 33: Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi s.363

Tablo 34: Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi s.367
Tablo 35: Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi s.370
Tablo 36: Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi s.373
Tablo 37: Belirli Sektörlerin Temsilcilerinin Çoklu Taşımada Yeknesaklık Çözümüne İlişkin Görüşleri s.388
Tablo 38: Model Uyarınca Çoklu Taşımaya İlişkin Olarak Önerilen Yeknesak ve Emredici Uluslararası Hukuk Normunun Çerçevesi s.491
Tablo 39: Model Uyarınca Çoklu Taşımaya İlişkin Olarak Önerilen Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Çerçevesi s.399

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Taşımanın Öğeleri ve Karar Değişkenleri s.10
Şekil 2: 2000-2011 Yılları Arasında Demiryollarına Ayrılan Ödenek Miktarı s.28
Şekil 3: 2002-2010 Yılları Arasında Türkiye'de Havayolu Taşıma Sistemi Aracılığı ile Taşınan Yük Miktarı (Ton) s.44
Şekil 4: 1998- 2008 Yılları Arasında UNECE, Latin Amerika ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Tespit Edilen Karayolu Trafik Kaza Sayısı (Bin) s.49
Şekil 5: Bütünleşik Taşıma Sistemine İlişkin Genel Kavramlar s.77
Şekil 6: Bütünleşik Taşımaya İlişkin Terminolojinin Gelişim Şeması s.79
Şekil 7: Sistemlerarası Yük Taşıma Birimleri s.88
Şekil 8: Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Çoklu Taşımada Dâhil Olduğu Sözleşmesel İlişkiler s.96
Şekil 9: Rotterdam Kuralları ve MTC Uyarınca Yapılacak Taşımada Yer Alabilen Aktörler s.98
Şekil 10: Taşıma İşleri Komisyoncularının İşlevlerindeki Gelişme s.108
Şekil 11: Taşıma İşleri Komisyoncularının Hukuki Sıfatları s.110
Şekil 12: Çoklu Taşıma Sisteminin Güçlü ve Zayıf Özelliklerinin Etkileşimi s.117
Şekil 13: Tekli ve Çoklu Taşımacılığın Uzaklık - Maliyet Analizi s.123
Şekil 14: Taşımanın Bütünleştirilmesinin Önündeki Engeller ve Konuya İlişkin Çözüm Önerileri s.127
Şekil 15: Uluslararası Çoklu Taşımaya Uygulanacak Hukuk Normları s.134
Şekil 16: Türk Hukukunun İlgili Normlarının Çoklu Taşımaya Uygulanabilirliği s.278
Şekil 17: Taşımanın Belli Başlı Taraflarının Sorumluluklarını Düzenleyen Uluslararası Hukuk Normları ve Sigorta Himayeleri s.304
Şekil 18: ITIC Tarafından Gerçekleştirilen Sigorta Himayesi s.348
Şekil 19: Çoklu Taşımayı Üstlenen Taşıma İşleri Komisyoncularının Sorumluluklarının Yeknesaklaştırılmasına ve Sigorta Himayesine İlişkin Bir Model Önerisi s.378

GİRİŞ

Büyük bir hızla küreselleşen ticaret hayatında, bu küreselleşme hızına bağlı olarak gelişen taşımanın önemi büyüktür. 1960'lı yıllarda konteynerleşme hareketinin başlamasına ve gelişmesine paralel olarak, en az iki farklı taşıma sisteminin kullanılarak bütünleştirilmesi suretiyle gerçekleştirilen çoklu taşıma, taşımacılığın daha etkin bir şekilde yapılmasını sağlamaya başlamış ve lojistik sistemde yerini almıştır.

Çoklu taşıma, her bir taşıma sisteminin kendisine özgü güçlü özellikleri bir araya getirilmek suretiyle gerçekleştirilen bir taşıma sistemidir. Çoklu taşıma sistemini düzenlemek suretiyle, taşımanın gerçekleştirilmesine ilişkin tüm sorumluluğu üzerine alan taşıma aktörü ise çoklu taşımayı üstlenen işleticidir. Taşıma işleri komisyoncuları (freight forwarder), bir çoklu taşımada, çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatı ile hareket eden işletmelerden biri ve en yaygın olanıdır.

Günümüzde, çoklu taşıma sistemini düzenleyen uluslararası yeknesak ve emredici bir hukuk normunun bulunmaması, çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin sorumluluklarının, çoklu taşımayı oluşturan her bir taşıma sistemine ve somut olaya göre farklılaşmasına neden olmaktadır. UNCTAD, bir çoklu taşımaya öncelikli olarak çoklu taşımayı düzenleyen ulusal ve bölgesel hukuk normlarının uygulanmasını, bu normların uygulanamaması durumunda ise; (i) zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilebildiği durumlarda, bu taşıma sistemini düzenleyen emredici hukuk normlarının, (ii) zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilemediği ve çoklu taşıma taraflarının uygulanacağını kararlaştırdığı durumlarda UNCTAD-ICC Kuralları'nın, yürürlükte olan emredici düzenlemelere aykırı olmayan hükümlerinin uygulanmasını önermektedir. Ancak taşıma taraflarınca, UNCTAD-ICC Kuralları'nın uygulanacağının kararlaştırılmaması durumunda, zararın meydana geldiği taşıma sistemi de tespit edilemiyorsa, çoklu taşımaya uygulanacak kurallar tamamen uygulayıcı yargı makamlarının takdirine kalmaktadır.

Çoklu taşıma sistemini düzenleyen uluslararası kuralların yeknesak ve emredici olmayışı; çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin, özellikle taşıma işleri komisyoncularının, sorumluluklarının kapsamı, sınırlandırılması ve muafiyeti gibi

unsurların her somut taşımaya göre değişmesine yol açmakta ve bu nedenle çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin kendilerini hukuk normları yerine, sorumluluk sigortası himayesi ile koruma altına alma gereksinimlerinin doğmasına neden olmaktadır. Kapsam, sınır ve muafiyetleri taşımanın başında belli olmayan ve taşımayı oluşturan her taşıma sistemine göre değişen bir sorumluluğu, sigorta himayesi altına alan sigorta işletmeleri, sundukları himayeler karşılığında yüksek primler talep etmekte ve son tahlilde çoklu taşımayı üstlenen işleticiler tarafından ödenen yüksek primler yük ilgilisine yansıtılarak, çoklu taşımanın en güçlü özelliklerinden biri olan maliyet etkinliği sağlama üstünlüğü zedelenmektedir.

Çalışmanın kapsam ve konusunu, uluslararası çoklu taşımaya uygulanması UNCTAD tarafından önerilen hukuk normlarını incelemek suretiyle, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının hukuki sorumluluklarının kapsamının belirsizliğine işaret etmek ve bu işleticilerin hukuki korumasızlıklarına karşı genelde sorumluluk sigortası himayesine yönelmeleri nedeniyle, taşıma ve mesleki sorumluluk risklerine karşı tesis edilebilecek sorumluluk sigortası uygulamalarını incelemek oluşturmaktadır. Çalışmanın amacını ise, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının sorumluluklarının yeknesaklaştırılmasını ve bu sorumlulukların hukuk normları yerine değil ve fakat hukuk normları uyarınca sigorta himayesi altına alınmasını kapsayan iki aşamalı bir model önerisi geliştirmek oluşturmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde taşıma kavramı, lojistik ve taşımacılık literatürü ile hukuk literatürü açısından incelenmiş, taşımanın öğeleri ve karar değişkenleri değerlendirilmiştir. Taşımanın karar değişkenlerinden biri olan taşıma sistemleri demiryolu, karayolu, havayolu ve denizyolu olarak sınıflandırılarak, bu sistemlerin genel olarak tarihi ve hukuki gelişim süreçleri ile kullanımları dünya ve Türkiye ölçekleri açısından değerlendirilmiştir. Taşıma sistemleri; güvenlik ve emniyet, maliyet, hız, esneklik ve bulunabilirlik ile diğer özellikler bakımından karşılaştırılmış ve bu sistemleri bütünleştirmeye yönelten belli başlı gelişmeler incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise, bütünleşik bir taşıma sistemi olarak çoklu taşıma sistemi; sisteme ilişkin kavramlar, sistemin güçlü ve zayıf özellikleri ile unsurları açısından incelenmiştir. Çoklu taşıma sisteminin bir unsuru olarak tespit

edilen “taşımanın çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından gerçekleştirilmesi” unsurunu, genelde taşıma işleri komisyoncuları yerine getirdiğinden, ikinci bölümde ayrıca çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının, işlev ve hizmetleri incelenerek üstlendikleri roller sınıflandırılmıştır. Çoklu taşıma sisteminin en zayıf özelliklerinden birinin, sistemin yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemesi ve bu nedenle çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin sorumluluklarının taşımanın başında öngörülemezliği olduğu tespit edilmekle, bu soruna UNCTAD tarafından getirilen çözüm yine çalışmanın ikinci bölümünde değerlendirilmiştir.

UNCTAD’ın önerisiyle çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin hukuken tabi kılındıkları sorumluluk rejimi; uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemeleri, UNCTAD-ICC Kuralları, bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri ve ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinden oluşmaktadır. Bu nedenle çalışmanın üçüncü bölümünde bu düzenlemeler ile çoklu taşıma sistemini düzenleyen ancak hâlihazırda yürürlükte bulunmayan uluslararası hukuk normları karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin incelendiği bölümde ise, Türk hukukunda ilk defa çoklu taşımaya ilişkin hükümleri, “değişik tür araç ile taşıma” kavramı altında düzenleyen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) ile bu düzenlemeye yer vermemiş olan 6762 sayılı TTK’nın, taşıyıcının ve taşıma işleri komisyoncularının sorumluluğunu düzenleyen hükümleri yine karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ayrıca, çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin sorumluluklarına ilişkin olarak verilen İngiliz ve Amerikan mahkeme kararları incelenerek, çoklu taşımayı düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli uluslararası hukuk normunun bulunmamasının, keyfi ve istikrarsız uygulamalara yol açtığı değerlendirilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, genel hatlarıyla taşımaya ve taşımayı üstlenen işleticilerin mesleki sorumluluklarına ilişkin riskler ile bu risklere karşı küresel ve Türkiye ölçeklerinde gerçekleştirilen sorumluluk sigortası himayeleri, değişik açılardan (sorumluluk sigortası himayesinin hukuki dayanağı, sorumluluk sigortası himayesinin kapsamı, sorumluluk sigortası himayesi dışında kalan riskler, hak sahibinin, sigorta ettirenin ve sigortacının hak ve yükümlülükleri ile ihbar ve zamanaşımı sürelerine ilişkin hükümler) incelenmiştir. Gerçekleştirilen bu inceleme

sonrasında elde edilen bilgiler, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının çoklu taşımada karşılaşacağı risklere karşı yararlanacakları ve dayanağı yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu olması önerilen sorumluluk sigortası himayesi modelinin tesisi için kullanılmıştır. Nitekim çalışmanın üçüncü bölümünde incelenen uluslararası, ulusal ve bölgesel tekli ve çoklu taşıma sistemi düzenlemelerine dayanarak, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının tabi olmaları önerilen yeknesak ve emredici nitelikli uluslararası hukuk normunun çerçevesi çizilmiş, çalışmanın dördüncü bölümünde incelenen ulusal ve uluslararası taşıma ve mesleki sorumluluk sigortaları paralelinde ise, bu kişiler için zorunlu sorumluluk sigortası himayesi genel şartları çerçevesi önerilerek bu iki aşamalı model Türkiye açısından değerlendirilmiştir.

Sonuç bölümünde, çalışmanın üçüncü bölümünde incelenen hukuk normları ile dördüncü bölümünde incelenen sorumluluk sigortaları uygulamaları çerçevesinde oluşturulan ve yeknesak, uluslararası ve emredici niteliği haiz olması önerilen hukuk normu ile bu norma dayanması önerilen zorunlu sorumluluk sigortası genel şartlarından oluşan modelin, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının sorumluluklarının kapsamının taşımanın başında öngörülebilir hale getirilmesini ve sigorta himayesi altına alınmasını sağlayacağı ve bu şekilde çoklu taşımanın, taşımada yer alan tüm taraflar için, daha etkili gerçekleştirilebileceği değerlendirilmiştir. Ayrıca çalışmanın bilime katkıları belirtilerek, ileride yapılacak çalışmalar için öneriler geliştirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM
TAŞIMA SİSTEMLERİNE GENEL BİR BAKIŞ

1.3. TAŞIMANIN KAVRAMSAL ANALİZİ

Çoklu taşıma sistemini inceleyebilmek için öncelikle taşımanın kavramsal analizini gerçekleştirmek gerekmektedir. Bu bağlamda aşağıda öncelikle taşıma kavramı, lojistik ve taşımacılık literatürü ile hukuk literatürü açısından incelenmiş ve taşımanın lojistik sistem içerisindeki yerine, önemine, ana karar değişkenleri ile öğelerine değinilmiştir.

1.3.1. Taşıma Kavramı

Taşıma kavramı, lojistik ve taşımacılık literatürü ile hukuk literatürü açısından olmak üzere iki ayrı kapsamda tanımlanmaktadır.

1.3.1.1. Lojistik ve Taşımacılık Literatürü Açısından Taşıma Kavramı

Lojistik ve taşımacılık literatüründe, taşıma kavramının İngilizce karşılığı olarak "transport" kavramı kullanılmaktadır. "Transport" kavramı karşılığında taşımanın özellikle "fiziksel hareket" unsuruna vurguda bulunulurken, genelde hukuk literatüründe kullanılan "carriage" kavramı, taşımanın özellikle "süreç" unsuruna vurguda bulunmaktadır. Monroe ve Stewart "transport" kavramı karşılığı olarak taşımayı; "*trafiğin bir yerden başka bir yere hareket ettirilmesi*" şeklinde tanımlarken (2005: 389), "carriage" kavramı karşılığı olarak taşımayı; "*yüklerin bir yerden diğerine nakledilmesi süreci*" olarak tanımlamaktadır (2005: 24).

Sanders (1990: 37) taşımayı; "*kişilerin ve yüklerin, talep ve tedarik merkezleri arasındaki mekânsal ve ekonomik boşluğu dengelemek amacı ile taşınmasını amaçlayan, teknolojik ve örgütsel bir sistem*" olarak tanımlarken, Hayuth (1987: 5) taşımayı; *"arz ve talep merkezleri arasındaki ekonomik boşluğu dengelemek suretiyle, yükleri ve kişileri bir yerden başka bir yere aktarmayı amaçlayan teknolojik ve örgütsel bir sistem*" olarak tanımlamaktadır

Türkiye'deki lojistik ve taşımacılık literatüründe yapılan tanımlamalarda da genellikle taşımanın "fiziksel hareket" unsuruna vurguda bulunulmaktadır. Koban ve Keser (2010: 122), taşımayı bir eylem olarak tanımlamış ve taşımayı; "*bir nesnenin bir yerden bir başka yere, ihtiyaç giderme ve fayda sağlama vb. amaçlarla hareket ettirilmesi*" olarak ifade etmiştir. Sözer (2011: 465) ise, taşımayı; "*kişilerin ve / veya yüklerin bir noktadan diğerine götürülmesi*" olarak tanımlamıştır. Keskin (2011a: 391) de, Koban ve Keser ile Sözer gibi, taşımayı bir eylem olarak nitelendirmiş, ancak taşıma kavramına alternatif olarak ulaştırma kavramını kullanmayı tercih etmiştir. Bu tanıma göre ulaştırma; "*lojistik sektöründe ihtiyaç duyulan yük ve hizmetlerin ihtiyaç duyuldukları anda, bulundukları yerden ihtiyaç duyuldukları yere fiziksel hareketini*" ifade etmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM, 2005: 13) de 2006-2010 Stratejik Planı'nda ulaştırmayı; "*kişilerin ve yüklerin bir noktadan başka bir noktaya hareketi*" olarak tanımlanmaktadır. Asıcı ve Tek (1985: 198) ise taşımayı; "*insan ve yüklerin, gereksinmeleri tatmin etmeleri amacıyla, zaman ve mekân faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini gerçekleştiren bir hizmet*" olarak tanımlayarak, taşımanın fiziksel hareket odaklı bir hizmet olduğunu ifade etmektedir.

1.3.1.2. Hukuk Literatürü Açısından Taşıma Kavramı

Uluslararası hukuk normlarında, taşıma kavramının İngilizce karşılığı olarak genellikle "carriage" kavramı kullanılmaktadır. "Carriage" kavramı, uluslararası hukukta ilk defa Lahey Kuralları olarak da adlandırılan, 1924 tarihli "Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme" (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading) ile tanımlanmıştır. Lahey Kuralları'nın 1/e maddesi uyarınca, yüklerin taşınması; "*yüklerin gemiye yüklendiği an ile boşaltıldığı an arasında geçen süreci*" ifade etmektedir.

1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları olarak da adlandırılan "1968 Brüksel Protokolü ile Lahey Kuralları'nın Tadili Sözleşmesi"nin (The Lahey Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968) 1/e maddesinde, taşıma kavramı Lahey Kuralları doğrultusunda düzenlenmiştir. 1994 tarihli "Uluslararası Ticarette Taşıma

Terminali Operatörlerinin Sorumluluğu'na İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"nin (United Nations Convention on the. Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade) 1/c maddesi de uluslararası taşımayı; "*yüklerin operatör tarafından teslim alındığı anda kalkış yeri ülkesi ile varış yeri ülkesinin farklı olduğu her taşıma*" olarak tanımlamıştır.

Lahey ve Lahey – Visby Kuralları'nın devamı niteliğindeki, Hamburg Kuralları olarak da adlandırılan 1978 tarihli "Yüklerin Denizyolu ile Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" (United Nations Convention On The Carriage of Goods By Sea) ise taşıma kavramını tanımlamaktan kaçınmış, bu kavram yerine denizyolu ile taşıma sözleşmesini tanımlamıştır. Bu tanım uyarınca denizyolu taşıma sözleşmesi; "*taşıyıcının eşyanın bir limandan diğer limana taşınması neticesini taahhüt ettiği bir sözleşme"*yi ifade etmektedir.

Taşımaya ilişkin en yeni uluslararası tanım ise Rotterdam Kuralları olarak da adlandırılan "Kısmen veya Tamamen Denizyolu ile Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" (Convention on Contracts of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) ile yapılmıştır. Hamburg Kuralları paralelinde taşıma kavramını tanımlamaktan kaçınan Rotterdam Kuralları'nın 1/1. maddesi, taşıma sözleşmesini; "*bir taşıyıcının, navlun ücretinin ödenmesi karşılığında, bir yerden bir yere yük taşıma işi üstlendiği sözleşme"* olarak tanımlamıştır.

Taşıma kavramı Türk hukukunda kapsamlı bir şekilde tanımlanmamıştır. Türk hukukunda taşıma ilk defa 29.06.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 762. ve 808. maddeleri arasında düzenlenmiş, ancak bu düzenleme dâhilinde taşıma kavram olarak tanımlanmamıştır. 13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı TTK'nın, 850. ve 901. maddeleri arasında, "taşıma işleri" ve "taşınma eşyasının taşınması" başlıkları altında taşımaya ilişkin genel hükümlere yer verilmiştir. Ancak bu düzenlemede de taşıma ya da taşıma sözleşmesi kavramları tanımlanmamıştır.

Taşıma kavramı, Türk hukukunda hâlihazırda ilk defa ve yalnızca 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun (KTK) 3. maddesi uyarınca tanımlanmıştır. Buna göre taşıma; "*yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi"* olarak ifade edilmektedir.

1.3.2. Taşımanın Lojistik Sistem İçerisinde Yeri ve Önemi

Lojistik Yönetimi Konseyi (2012) lojistiği; "*müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik süreci içerisindeki hareketinin, etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması süreci*" olarak tanımlamaktadır.

Stock ve Lambert (2001: 19), lojistiğin unsurlarını; "*envanter yönetimi, depolama, stok yapma, müşteri hizmetleri, malzeme elleçleme, sipariş süreci, paketleme, trafik ve taşıma, parça ve destek hizmeti, fabrika veya depo alanı seçimi, ters lojistik, talep öngörüsü ve lojistik iletişim*" olarak ifade ederken, Murphy ve Wood (2004: 25) bu unsurları; "*müşteri hizmetleri, tesis yeri kararları, envanter yönetimi, sipariş yönetimi, üretim planlaması, geri dönen ürünler, taşıma yönetimi, talep öngörüsü, endüstriyel paketleme, elleçleme, parça ve hizmet desteği, satın alma, ayrıştırma ve yok etme ve depo yönetimi*" olarak ifade etmektedir. Ballou (2004: 10) ise, lojistiğin unsurlarını; "*pazarlama ile birlikte müşteri hizmetleri, taşıma, envanter yönetimi, bilgi akışı, depolama yönetimi, malzeme elleçleme, satın alma, koruyucu paketleme*" olarak değerlendirmektedir.

Lojistik Yönetimi Konseyi tarafından yapılan lojistik tanımı ve lojistik literatüründe belirlenen lojistik unsurları incelendiğinde taşımanın, lojistiğin en önemli unsurlarından biri olduğu değerlendirilmektedir. Keskin (2011a: 35) de, lojistiğin en önemli bileşenlerinden birisinin malların geri dönüş hareketini de kapsayacak şekilde başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar iletimi olduğunu ifade etmektedir. Nitekim Asıcı ve Tek (1985: 11), fiziksel dağıtım sürecinin en önemli faaliyet alanlarından birisinin, yüklerin çıkış noktasından tüketim noktasına, bazen de tersine, hareket ettirilmesi ve akışı ile ilgili taşıma faaliyeti olduğunu belirtmektedir.

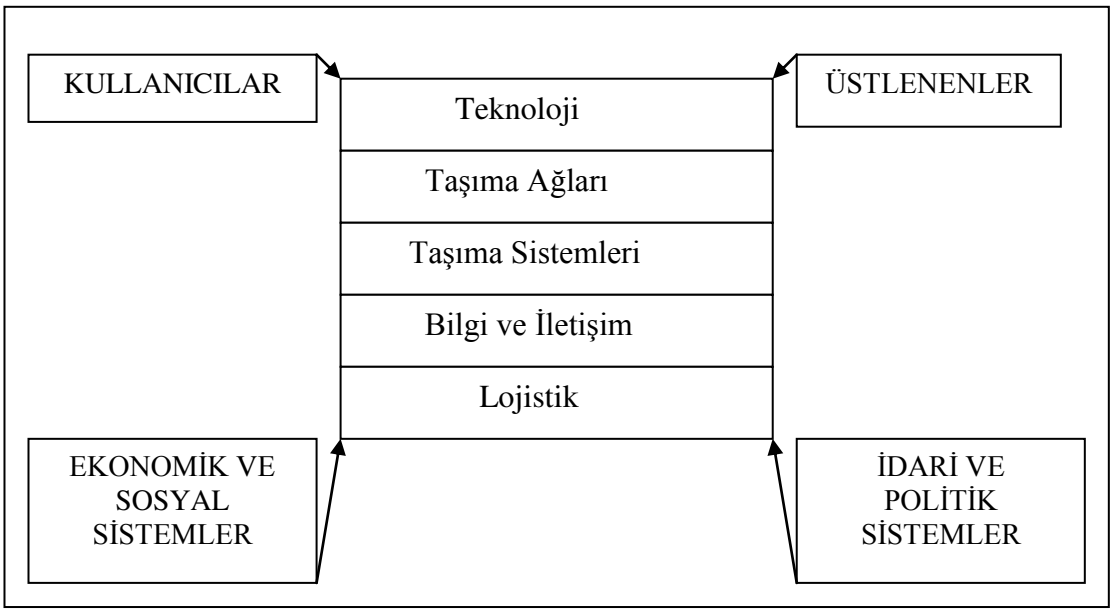
Taşıma, lojistiğin en önemli bileşenidir ve toplam lojistik maliyeti içinde %40'lara varan önemli bir paya sahiptir (Köfteci ve Gerçek, 2010: 5088). Kaldı ki Çancı ve Erdal (2003b: 30), toplam lojistik maliyeti içinde taşıma maliyetlerinin %55-60'lara kadar çıktığını ifade etmektedir. Nitekim ABD'de yapılan bir çalışmada, lojistik maliyetlerindeki % 5'lik bir azalmanın, karlılık üzerinde, satışların

% 20 arttırılması sonrası elde edilecek etkiye eşit ya da daha fazla bir etki yarattığı saptanmıştır (Long, 2003: 68). Dolayısıyla işletmelerin piyasada rekabet gücünü arttırabilmeleri için, toplam lojistik maliyetinin önemli bir kısmını oluşturan taşıma maliyetlerini, en uygun taşıma sistemini seçerek ya da taşıma sistemlerini bütünleştirmek suretiyle azaltmaları gerekmektedir.

1.3.3. Taşımanın Öğeleri ve Karar Değişkenleri

Taşıma, son yıllarda oldukça hızlı bir şekilde değişmektedir. Bu değişimlerin değerlendirilmesi ancak karar değişkenlerinin ve bu karar değişkenleri doğrultusunda şekillenen öğelerin öncelikli olarak dikkate alınması ile gerçekleşmektedir (Hayuth, 1987: 5). Şekil 1'de taşımanın öğeleri ve karar değişkenleri gösterilmektedir.

Şekil 1: Taşımanın Öğeleri ve Karar Değişkenleri



Kaynak: Hayuth, 1987: 7

Karar değişkenleri, taşımanın; bireylerin, grupların ve işletmelerin kararları ile doğrudan değişebilen özellikleri olup, uluslararası taşımacılık özelinde iki gruba ayrılmaktadır. Birinci grup taşımanın kendisi ile ilgili olan değişkenlerdir. İkinci grup ise taşıma sisteminin içinde çalıştığı politik, ekonomik ve sosyal çevredir (Sanders, 1991: 39). Her ne kadar her bir grup ayrı ayrı değerlendirilse de, sistem

kavramı içerisinde tüm değişkenler birbirleri ile yakından ilgilidir ve alt gruplara ayrılmaktadır (Deveci, 2010: 15). Hayuth (1987: 5), taşımanın kendisi ile ilgili olan değişkenleri teknoloji, taşıma ağları, taşıma sistemleri, bilgi ve iletişim ile lojistik olarak ifade ederken, Rodrigue (2009: 274) bu değişkenleri altyapı, taşıma sistemleri ve lojistik olarak sınıflandırmakta ve bu değişkenler olmaksızın sürdürülebilir bir taşıma gerçekleştirmenin mümkün olamayacağını belirtmektedir.

Taşımanın öğelerini, arzı ve talebi şekillendiren öğeler olarak ikiye ayırmak mümkündür. Kullanıcılar ile ekonomik ve sosyal sistemler, taşımaya olan talebi şekillendiren öğelerdir. Üstlenenler ile idari ve politik sistemler, ise taşıma arzını şekillendiren öğeler olarak görülmektedir. Bu öğelerin varlığı ve katkısı olmaksızın taşımanın gerçekleşmesi mümkün değildir. Nitekim kullanıcılar, üstlenenler, ekonomik ve sosyal sistemler ile idari ve politik sistemlerden oluşan öğeler, teknoloji, taşıma ağları, taşıma sistemleri, bilgi ve iletişim ile lojistikten oluşan karar değişkenleri doğrultusunda taşımanın etkili bir şekilde gerçekleştirilmesi amacını taşımaktadırlar. Örneğin, taşımanın karar değişkenlerinden olan teknolojinin 1960'lı yıllardaki etkisi konteynerleşmeyi ortaya çıkarmış ve bu teknolojik gelişme paralelinde, çoklu taşıma sistemi ile bir alt taşıma öğesi olan çoklu taşımayı üstlenen işletici taşıma sistemi içerisinde yerini almıştır.

Taşımanın öğelerinden üstlenenler, taşımanın verimli ve etkin olarak gerçekleştirilebilmesi için taşıma ağı seçimi ve taşıma sisteminin yanısıra, özellikle teknoloji ile bilgi ve iletişim sistemleri tarafından şekillenen lojistik gibi karar değişkenlerini de dikkate alarak, taşımanın arz kısmını oluşturmaktadırlar. Taşımanın arz tarafını şekillendiren diğer öğesi olan idari ve politik sistemler ise, devletlerin ulusal politikalarına göre ülkeden ülkeye değişen taşıma sisteminin ekonomik, sosyal ve politik değişkenlerini dikkate alarak düzenleme yapmaktadırlar. Nitekim dünya taşımacılık endüstrisinin arz ve talep tarafında yaşanan birtakım gelişmeler neticesinde devletlerin ulaştırma politikalarında da önemli gelişmeler yaşandığı görülmektedir (Deveci, 2010: 15).

Taşımanın diğer öğesi olan kullanıcılar, özellikle kendi yüklerinin taşınmasına ilişkin taşıma ağı seçimi ve taşıma sistemi seçimi noktasında taşımanın talep kısmını oluşturmaktadırlar. Taşımanın talep kısmını şekillendiren diğer bir öğe olan ekonomik ve sosyal sistemler ise, taşıma sektörü ile önemli bir ilişki içerisinde

olup, taşımanın temel çerçevesini çizmektedirler. Ekonomik ve sosyal sistemler taşıma hizmetlerine talebin seviyesini belirleyerek, taşımayı üstlenenlerin örgütsel yapısını belirlemektedirler.

Çalışmanın bir sonraki bölümünde incelenen her bir taşıma sisteminin, ekonomik koşullarda taşıdığı yük tipleri, taşıma maliyetleri, taşıma şekilleri, taşıma mesafesi ve çevresel özellikleri farklıdır. Bu farklılıklar her bir taşıma sisteminin seçimi için karar değişkenlerini oluşturmaktadır (Köfteci ve Gerçek, 2010: 5088).

1.4. TAŞIMA SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİ VE KARŞILAŞTIRILMASI

Taşımanın karar değişkenlerinden biri olan taşıma sistemi, çalışmanın bu bölümünde kavramsal olarak tanımlanarak sınıflandırılmakta ve her bir taşıma sistemi tarihsel ve hukuki gelişimi ile kullanımı bakımından incelenerek güçlü ve zayıf özellikleri karşılaştırılmak suretiyle değerlendirilmektedir.

1.4.1. Taşıma Sistemleri

Taşıma sistemi kavram olarak; "*taşıma ihtiyaçlarının mevcut imkân ve kısıtlamalar dikkate alınarak yapılan ulaştırma biçimlerinden her birini*" ifade etmektedir (Keskin, 2011b: 77). Taşıma sistemi; *"yüklerin taşınması için kullanılan taşıma şeklidir*" (UNECE, 1981: 134; Monroe ve Stewart, 2005: 269).

Lojistik literatüründe taşıma sistemlerinin sınıflandırmasına ilişkin çeşitli görüşler ileri sürülmektedir. Bazı yazarlar taşıma sistemlerini karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hattı olarak ayırmaktayken (Stock ve Lambert, 2001: 23), diğer bazı yazarlar da taşıma sistemlerini yüzey (land), havayolu ve denizyolu taşıma sistemleri olarak sınıflandırmakta ve demiryolu, karayolu ile boru hattı taşıma sistemlerini, yüzey taşıma sistemi kapsamında değerlendirmektedir (Kasilingam, 2000: 19; Brewer ve arkadaşları, 2001: 445; Demir, 2008: 34; Keskin, 2011a: 391). Chopra ve Meindl (2006: 415) ise, taşıma sistemlerini havayolu, demiryolu, denizyolu, kamyon taşıması, boru hattı ve sistemlerarası (intermodal) taşıma olarak sınıflandırmaktadır. Asıcı ve Tek (1985: 204) ile KGM (2005: 13), taşıma sistemlerini karayolu, demiryolu, denizyolu, boru hattı ve havayolu taşıma sistemleri

olarak sınıflandırmıştır. Sözer (2011: 471) ise, temel taşıma sistemlerini; karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma sistemleri olarak sınıflandırmaktadır.

Çalışmanın taşıma sistemlerinin gelişim ve özelliklerinin incelendiği bir sonraki bölümlerinde, demiryolu ve karayolu taşıma sistemlerinin güvenlik ve emniyet, hız, maliyet etkinliği ile esneklik ve bulunabilirlik bakımından birbirinden oldukça farklı özellikler taşıdığı ortaya konmuştur. Nitekim karayolu taşıma sistemi taşıma sistemleri arasında güvenliği en düşük taşıma sistemi olarak görülürken, demiryolu taşıma sistemi en güvenli taşıma sistemi olarak değerlendirilmektedir. Bunun yanısıra, karayolu taşıma sistemi demiryolu taşıma sistemine göre oldukça hızlı bir sistemdir. Demiryolu taşıma sistemi, sadece raylarda hareket edebilmesinden dolayı her yere ulaşabilirlik açısından esnek bir sistem değil iken, karayolu taşıma sistemi kapıdan kapıya teslimi sağlayan en esnek sistemdir (Çancı ve Erdal, 2003a: 63). İşletme maliyetleri açısından bakıldığında ise, karayolu taşıma sisteminin taşıma kapasitesi dar olduğundan, işletme maliyetlerinin oldukça yüksek, demiryolu taşıma sisteminin ise kapasite genişliği nedeniyle oldukça düşük işletme maliyetlerine sahip olduğu tespit edilmektedir. Tüm bu farklılıklar nedeniyle çalışmada, karayolu taşıma sistemi ile demiryolu taşıma sistemine yüzey taşıması sınıflandırması altında yer verilmemiş, her iki taşıma sistemi gelişim ve özellikleri bakımından ayrı ayrı incelenmiştir.

Çalışmada, taşıma sistemleri hava, kamyon, demiryolu, suyolu, boru hattı ve sistemlerarası taşıma olarak da sınıflandırılmamıştır. Nitekim kamyon taşıması taşımada kullanılan aracın niteliğine vurguda bulunmak suretiyle gerçekleştirilen bir taşıma iken, aynı zamanda karayolu taşıma sistemi altında değerlendirilmesi gereken bir taşıma türüdür. Boru hattı taşıma sistemi ise, Mankabady'nin (1983: 125) de belirtmiş olduğu gibi, başlı başına bir taşıma sistemi olmasına rağmen, diğer taşıma sistemleri gibi hem yolcu hem de yük taşıyabilme özelliğine sahip olmamasından ve sadece çok sınırlı çeşitte yükleri taşıyabilen bir sistem olmasından dolayı çalışmada ayrı bir taşıma sistemi olarak incelenmemiştir.

Sistemlerarası taşıma, en az iki farklı taşıma sisteminin bir arada kullanılması suretiyle gerçekleştirilen kendisine özgü (sui generis) bir taşıma olduğundan, temel taşıma sistemleri sınıflandırılması içerisinde yer almamaktadır. Kaldı ki, bu

taşımanın çoklu taşıma üst kavramı altında sınıflandırıldığı da çalışmanın ilerleyen bölümlerinde değerlendirilmiştir.

Çalışmada, yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, temel taşıma sistemleri; karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma sistemleri olmak üzere dörtlü bir sınıflandırmayla incelenmiştir.

1.4.2. Taşıma Sistemlerinin Gelişimi

İlk insanlar döneminden günümüze, kişi ve yüklerin bir yerden başka bir yere iletilmesi eylemini ifade eden taşıma kavramının gelişim sürecini incelerken, ticaret kavramının ortaya çıkış ve gelişmesini de irdelemek gerekmektedir. Nitekim taşımacılık, aralarında uzun ya da kısa mesafe bulunan kişiler arasındaki ticaretin yaygınlaşmasına paralel olarak ortaya çıkmıştır.

Ticaret, kişilerin ihtiyaç duydukları malların, ilk zamanlarda ekonomik değer taşıyan başka nesneler ile değiştirilmesi, yani takas edilmesi ve daha sonra ise, paranın bulunmasıyla, bu malların para karşılığında alım satımını ifade etmektedir. Ticaretin ortaya çıkışı kişilerin ihtiyaçlarını karşılama olgusuna dayandırıldığından, insanlığın başlangıcından ve birbirleri ile iletişime geçişinden bu yana aslında var olduğu sonucuna varmak mümkündür. Bu sonuç, ticarete paralel olarak gelişen taşımanın da, aslında ilk zamanlardan beri var olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

Taşıma ve ticaretin gelişmesine paralel olarak, taşıma sistemleri de ticaret ilişkisi içerisinde bulunan kişilerin konum ve ihtiyaçlarına göre şekillendirilmiş ve sınıflandırılmıştır. Gelişim sürecinin başında, ilk olarak karayolu taşıması mevcut iken, denizlerin insanlar tarafından kullanılabilirliği keşfedilerek, denizyolu taşıması da karayolu taşımasına alternatif olarak ve onu takiben gelişim sürecinde yer almıştır. 1800'lü yıllara gelindiğinde daha ekonomik ve güvenli bir şekilde taşıma için demiryolu taşıması ortaya çıkmış, bundan 100 yıl kadar sonra da yüksek maliyetli ancak, hızlı ve güvenli olan havayolu taşıması, taşıma sistemleri içerisindeki yerini almıştır.

Taşıma ilişkisi taraflarının sorumluluk, yükümlülük ve haklarının belirlenebilmesi ve yeknesaklaştırılması amacıyla, taşıma sistemlerini düzenleyen ulusal mevzuatların yanısıra, uluslararası alanda da ulusal hukuklardan üstün ve öncelikli uygulanacak kurallara ve bu kuralları düzenleyecek örgütlere ihtiyaç duyulmuştur.

Çalışmanın bu bölümünde, genel olarak, taşıma sistemlerinin, tarihsel ve hukuksal gelişimi ile yük taşımacılığında kullanımı, dünya ve Türkiye ölçeklerinde incelenmektedir. Ayrıca, taşımacılığı düzenleyen ulusal ve uluslararası örgütlere ve hukuk normlarına da bu bölümde genel olarak yer verilmiştir.

1.4.2.1. Karayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Çalışmanın bu bölümünde, karayolu taşıma sisteminin tarihsel ve hukuksal gelişimi ile kullanımı, dünya ve Türkiye ölçeklerinde değerlendirilmiştir.

1.2.2.1.1. Dünyada Karayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Uzun zamanlar boyunca taşıma ve ticaret, yük beygiri ve atlı arabalar vasıtası ile gerçekleşmiştir (Black, 2003: 12). İlk zamanlarda tek amacı hayatını sürdürebilmek için yiyecek ve su bulmak olan insanoğlunun, ticari faaliyet içerisine girmesinin en önemli nedeni bu ihtiyacını karşılamaktır. Farklı coğrafik ve iklimsel özelliklere sahip ve bu nedenle farklı nitelikli yiyeceklerin yetiştirildiği uygarlıkların birbirinden uzak yerlerde ortaya çıkışıyla birlikte, ticaret hayatında taşıma da önemli rol oynamaya başlamıştır.

Avrupa'da bulunan ilk karayollarının inşasında Roma İmparatorluğu'nun 5. yüzyılda yapmış olduğu yolların etkisi büyüktür (Black, 2003: 12). Romalıların bu dönemde yaptığı yol şebekesinin uzunluğu 240.000 mili geçmiştir, 40.000'i asfalt olan yollar günümüzde de kullanılmaktadır (Keskin, 2011a: 400). Ancak, Romalıların asfalt yol inşasından yüzyıllar önce askeri anlamda karayolu taşımasını kullandıklarının izlerine de rastlanmaktadır. M.Ö. 700 yıl kadar önce demir silahlar, zırhlar ve savaş arabaları kullanan Asur ordusu, askeri lojistik anlamda ilk olarak karayolu taşımasını kullanmıştır (Keskin, 2011a: 158).

Roma İmparatorluğu'nun 476 yılında yıkılmasıyla etkisini giderek arttıran ve döneme damgasını vuran kiliseler ve daha sonra ulusal monarşileri oluşturacak feodal beylikler ve köylüler, Orta Çağ ticaret ve taşıma hayatında temel aktör olarak yer almıştır (Keskin, 2011b: 7). Bu dönemde, askeri lojistik kapsamında, karayolu taşıma sistemi etkili olmuştur. 1270 yılına kadar düzenlenen haçlı seferleri, lojistik de dâhil olmak üzere askeri anlamda önemli tecrübeler edinilmesine imkân sağlamıştır (Keskin, 2011a: 161).

Feodal yapının çökmesinin ardından merkantilist dönem küresel ekonomik sistem olarak tarih sahnesinde yerini almıştır (Seyitoğlu, 1998: 12). Merkantilist dönemden önce dünyada yaygın bir dış ticaret olayından söz etmek güçtür (Seyitoğlu, 2007: 20). Bunun belki tek istisnası Orta Çağ'da Uzak Doğu ile Avrupa arasında uzanan ve Türkiye'yi bir köprü durumuna getiren İpek Yolu'dur (Seyitoğlu, 2007: 20). İpek Yolu ticaretinde kullanılan en yaygın sistem karayolu taşıma sistemi olmuştur.

Yeni Çağ döneminde karayolu taşımasını düzenleyen ilk ulusal hukuk normu İngiltere'de kabul edilmiştir. İngiltere'de 1663 yılında kabul edilen "Paralı Yol Kanunu" (Turnpike Act) yeni karayollarının yapılandırılmasına ilişkin önemli hükümler içermektedir.

Sanayi devrimi ile yaşanan gelişmeler kapsamında önemi yeni anlaşılan petrol ve yoğun bir biçimde kullanılan çelik sayesinde, 1900'lü yıllarda sokaklarda otomobillerin dolaşması ile birlikte, geleneksel olarak kullanılan en eski sistem olan karayolu taşımacılığında kayda değer gelişmeler yaşanmıştır (Keskin, 2011a: 399). Yaşanan bu gelişmeler özellikle ABD'nin ulusal hukukuna yansımış ve 1921 tarihli "Federal Otoyol Yasası" (Federal Highway Act) ile eyaletlerde otoyol kurulması için 75.000.000 Dolarlık bir fon tahsisi zorunluluğuna hükmedilmiştir. ABD, 1950'li yılların sonlarına doğru, eyaletlerarası geçişi sağlamak amacıyla, büyük bir karayolları projesi yapımına başlamıştır (Black, 2003: 39). "Otoyol Katkı Yasası"nın (Aid Highway Act) 1956 yılında kabulüyle, dünyanın en büyük otoyol sistemi olan eyaletlerarası otoyol sisteminin yaratılması ve gelişimi sağlanmıştır (Faria, 2009: 290).

Dünyada karayolu taşımacılığının kullanımı gerçek anlamda II. Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artmış ve karayolları diğer taşıma sistemleriyle rekabet edebilir hale gelmiştir. 1970'li yıllarda yaşanan enerji krizinin aşılmasını takiben, 1980'li yıllarda karayolu ile taşıma sistemine yönelik talep artışını sürdürmüştür (KGM, 2010: 48).

1990'lı yıllara gelindiğinde, özellikle Avrupa kaynaklı taşıma noktalarının belirli merkez ve rotalarında karayolu taşımasında izdihama dayalı tıkanıklıklar oluşmaya başlamış, bu da ekonomik rekabet edebilirliği olumsuz yönde etkilemiştir (Avrupa Komisyonu, 2001a: 7). Bu durumun nedeni; 1990 ve 1998 yılları arasında %19.4 artan karayolu taşıması karşısında, demiryolu taşımasının %43.5 azalmasıdır (Avrupa Komisyonu, 2001a: 9).

Tablo 1 incelendiğinde, Avrupa Birliği ülkeleri arasında yapılan yük taşımasında karayolu taşıma sisteminin kullanımının, sistemde yaşanan tıkanıklıklara rağmen, 1995 ve 2009 yılları arasında diğer taşıma sistemlerine kıyasen üstün ve artan bir şekilde tercih edildiği tespit edilmektedir.

Tablo 1: 1995 – 2009 Yılları Arasında Avrupa Birliği Ülkeleri Arasında Taşınan Yüklerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (%)

Yıl	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1995	42.1	12.6	37.5	0.1
1996	42.1	12.7	37.5	0.1
1997	42.2	12.8	37.3	0.1
1998	42.9	11.9	37.4	0.1
1999	43.5	11.4	37.6	0.1
2000	43.4	11.5	37.5	0.1
2001	43.9	10.9	37.6	0.1
2002	44.5	10.6	37.6	0.1
2003	44.5	10.7	37.7	0.1
2004	45.2	10.8	37.0	0.1
2005	45.5	10.5	37.0	0.1
2006	45.4	10.8	37.0	0.1
2007	45.9	10.9	36.7	0.1
2008	46.0	10.8	36.6	0.1
2009	46.6	10.0	36.8	0.1

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2011a: 32

Karayolu taşıma sistemi, Avrupa'nın her yerine taşıma yapabilme kapasitesine ilişkin bu büyük gücünü, ilerleyen bölümlerde inceleneceği üzere, diğer taşıma sistemlerine göre çok fazla olan esneklik ve bulunabilirlik özelliğinden almaktadır.

Karayolu taşıma sistemine ilişkin olarak kurulan ilk uluslararası örgüt, 23.03.1948 tarihinde Belçika, Norveç, İsveç, İsviçre Hollanda, Danimarka, Fransa ve İngiltere tarafından Cenevre'de kurulan Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği (IRU) olmuştur. Bu örgüt, 16.02.1949 tarihinde Birleşmiş Milletler, 02.03.1959 tarihinde ise Avrupa Konseyi tarafından istişari statüye getirilmiştir.

IRU, dünyadaki yolcu ve yük taşımacılık sektörlerini bir araya getirerek, bu sektörleri temsil eden ilk ve en önemli karayolu taşımacılık dernekleri konfederasyonudur. IRU uluslararası, bölgesel, ulusal ve hatta yerel otoriterlerle sıkı işbirliği içinde küresel boyutta çalışan önemli bir örgüttür (IRU, 2011). IRU'nun en önemli amacı, dünya çapında karayolu taşıma sistemini kullanan otobüs, araba ve kamyon işleticilerinin ekonomik ferahının sürdürülmesini sağlamaktır (IRU, 2011). Ne var ki IRU bir taşımacılık derneği konfederasyonu olup, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde inceleneceği üzere, havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak kurulan Uluslararası Havayolu Taşıma Örgütü (ICAO) ve denizyolu taşıma sistemine ilişkin olarak kurulan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi, devletlerin aralarında kurdukları ve onları bağlayacak hukuk normlarını düzenleyen bir örgüt değildir. Bu eksikliği Birleşmiş Milletler bünyesinde 28.03.1947 tarihinde kurulan Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE) doldurmaktadır. Avrupa ülkeleri arasında ekonomik bütünleşmeyi amaçlayan UNECE, kuruluşundan günümüze taşıma sistemlerine ilişkin 53 uluslararası sözleşme hazırlamıştır (UNECE, 2012).

Uluslararası alanda taşıma sistemlerini düzenleyen hukuk normlarının yeknesaklaştırılması çalışmaları sürecinde, karayolu taşıma sistemini düzenleyen hukuk normu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma sistemlerini düzenleyen hukuk normlarından tarih bakımından sonra gelmektedir. 19.05.1956 tarihinde UNECE tarafından hazırlanarak 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe giren "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi" (CMR), 05.07.1978 tarihinde kabul edilen değişik haliyle hâlihazırda yürürlüktedir. CMR'yi takiben, "Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Sözleşme"

(ADR) yine UNECE tarafından 30.09.1957 tarihinde hazırlanarak 29.01.1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir. ADR Sözleşmesi'nin A ve B ekleri, 01.01.2011 tarihinde yürürlüğe girecek şekilde "ADR 2011" adı altında yenilenmiştir.

Karayolu taşımasını düzenleyen diğer önemli uluslararası sözleşme ise, yine UNECE tarafından hazırlanarak 14.11.1975 tarihinde yürürlüğe giren "TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi" (TIR)'dir. TIR Sözleşmesi, karayolu ile taşınan yüklerin gümrükten geçişlerini düzenlemek amacıyla kabul edilen ve yaygın kullanım alanına sahip olan bir uluslararası sözleşmedir.

1.2.2.1.2. Türkiye'de Karayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Karayolu taşıma sistemi, Türkiye sınırları içerisinde yapılan yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan en eski ve en yaygın taşıma sistemidir. Öyle ki 1299 yılında kurulan Osmanlı Devleti'nde, özellikle at ve beygir vasıtasıyla kullanılan karayolu taşıma sisteminin, Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan yıkılışına kadar diğer taşıma sistemlerine kıyasen oldukça yaygın bir şekilde kullanıldığı görülmektedir.

Türkiye'de 1950'li yıllara kadar taşımada demiryolu ile denizyoluna öncelik verilmesi nedeniyle, karayolu ağında somut bir iyileşme olmamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında, Şose ve Köprüler Reisliği, yol ile ilgili çalışmalar yaparken önceliği demiryollarına vermiştir (KGM, 2005: 17). Ne var ki, ABD tarafından 1948 yılında hazırlanan "Hilts Heyet Raporu" ile taşımanın demiryolundan karayoluna kaydırılması gereğinin belirtilmesi üzerine 5539 sayılı ve 11.02.1950 tarihli Kuruluş Kanunu'na dayanarak Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na bağlı KGM kurulmuş ve bu müdürlüğün faaliyetlerine hız verilmiştir.

KGM'nin 1950 ile 1970 yılları arasında belirlenen yol yapım politikasının ana amacı; sosyal niteliği ağır basan ve erişebilirlik sağlayan yol tiplerine öncelik vermek olmuş ve böylece karayolu ağı 60.000 km.ye ulaştırılmıştır (KGM, 2012). KGM'nin, karayolu taşıma sistemine ilişkin olarak gerçekleştirdiği çalışmalar sonucunda gelişen karayolu taşıma sistemi, günümüzde yurtiçi taşımacılıkta en çok tercih edilen taşıma sistemi olma özelliği kazanmıştır. Tablo 2 incelendiğinde, 2005 ve 2009 yılları arasında Türkiye sınırları içerisinde yapılan yük taşımasında, karayolu

taşıma sisteminin diğer taşıma sistemlerine kıyasen üstün ve artan bir şekilde tercih edildiği tespit olunmaktadır.

Tablo 2: 2005-2009 Yılları Arasında Türkiye'de Taşınan Yüklerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton/mil)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu*
2005	166.831	9.152	3.477	392
2006	177.399	9.676	3.830	
2007	181.330	9.921	5.189	
2008	181.935	10.739	6.001	
2009	176.455	10.326	6.154	

Kaynak: TUIK, 2011

*****Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın Mayıs 2006 tarihinde özelleştirilmesi nedeniyle havayoluna ait veriler derlenememiştir.

Türkiye'nin ihracat ve ithalat taşımalarında da karayolu taşımacılığı önemli ölçüde kullanılmaktadır. Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığı filosu 2007 yılında toplam 1.184.120 seferde 22.000.000 tona yakın yük taşıması gerçekleştirmiştir (TUIK, 2011). Avrupa'ya yönelik uluslararası karayolu taşımaları, Türk karayolu filosunun toplam taşımalarında sefer bazında %54.6'lık, taşınan yükün ton ağırlığı açısından %54.14'lük, taşınan yükün değeri açısından ise %52'lik paya sahiptir (UTIKAD, 2007: 60).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Şose ve Köprüler Reisliği yol ile ilgili çalışmaları yaparken, o yıllarda öncelik demiryollarına verilmiştir. II. Dünya Savaşı'ndan sonra bütün dünya ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de karayollarının geliştirilmesine öncelik verilmiş, 1950 yılında Şose ve Köprüler Reisliği yeniden yapılandırılarak, eski adıyla Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde bulunan Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur (KGM, 2011). Karayolu taşıma sistemine ilişkin düzenlemeler ulusal çerçevede Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak 01.11.2011 tarih ve 28102 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 655 sayılı KHK uyarınca kurularak, KGM'nin yerini alan Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından

yapılmaktadır. Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görev ve amaçları 655 sayılı KHK'nın 7. maddesi uyarınca düzenlenmiştir[1].

Karayolu taşımasının uluslararası alanda yoğunlukla IRU'nun çalışmaları ile düzenlendiği sistemde; Türkiye'de, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ve Tüm Otobüs İşletmecileri Derneği de karayolu taşıma sistemine ilişkin çalışmalarda bulunmakta ve Türkiye'yi IRU'da temsil etmektedir.

Karayolu taşıma sistemi son derece yaygın ve eski bir taşıma sistemi olmasına rağmen, uluslararası alanda olduğu gibi Türkiye'de de sistemi düzenleyen hukuk normu eksikliği çok geç giderilmiştir. Öyle ki, Türkiye, uluslararası alanda karayolu taşıma sistemini düzenleyen CMR'ye 07.12.1993 tarihinde, 3939 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile taraf olmuştur. Bunun yanısıra Türkiye, ADR Sözleşmesi'ne 30.11.2005 tarih ve 5434 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile taraf olmuş ve Kanun 06.12.2005 tarih ve 26015 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmak suretiyle yürürlüğe girmiştir. Türkiye ADR 2011 Değişiklikleri'ne 22.03.2010 tarihinde taraf olmuştur. Ancak hâlihazırda ADR 2011 Değişiklikleri iç hukuka alınmamıştır.

---

[1] 655 sayılı KHK'nın 7. maddesi uyarınca Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri; "*a) karayolu ulaştırması faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak. b) karayolu taşımacılığı alanında taşımacı, organizatör, acente, komisyoncu, lojistik işletmecisi, terminal işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek. c) karayolu taşımacılığı alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek. ç) karayolu taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek. d) karayolu taşımacılığı alanında taşımacı, organizatör, acente, komisyoncu, lojistik işletmecisi, terminal işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanlar ile şoförler başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek. e) karayolu taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan yük ve yolcu terminalleri ile benzeri yapıların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları denetlemek. f) karayolu taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan her türlü taşıtın cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari niteliklerini belirlemek. g) karayolu araçlarının dönemsel teknik muayenelerine ilişkin usul ve esaslar ile dönemsel teknik muayene yapacakların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek. ğ) karayolu ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; kullanımı ücrete tabi olan her çeşit karayolu, köprü ve tünel ücretleri, terminal kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek. h) ulaştırmanın çevreye olumsuz etkilerinin giderilmesinde koordinasyonu sağlamak. ı) karayolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak. i) bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak*" olarak düzenlenmiştir.

Türkiye'nin taraf olduğu ve karayolu taşımasını düzenleyen diğer bir uluslararası sözleşme ise TIR Sözleşmesi'dir. Türkiye TIR Sözleşmesi'ne 31.03.1985 tarihinde, sözleşmeye ilişkin yapılan son değişikliklere ise 26314 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Uygun Bulma Kanunu ile 09.10.2006 tarihinde taraf olmuştur.

Taşımaya uygulanacak hükümler, Türk hukukunda ilk defa 6762 sayılı TTK içerisinde düzenlenmiştir. 6102 sayılı TTK da, 6762 sayılı TTK paralelinde, karayolu taşıma sistemini özel olarak düzenlememiş, taşıma kavramına uygulanacak genel hükümleri tespit etmekle yetinmiştir. Türkiye'de karayolu taşıma sistemini özel olarak düzenleyen ilk ulusal hukuk normu ise, 10.07.2003 tarihinde kabul edilen 4925 sayılı KTK olmuş, bu düzenlemeyi 11.06.2009 tarihli Karayolu Taşıma Yönetmeliği izlemiştir. Türk mahkemelerinin yargı yetkisine giren ve karayolu taşıma sistemine ilişkin olarak ortaya çıkan bir uyuşmazlıkta, bu genel ve özel hükümler CMR, ADR ve TIR Sözleşmesi gibi Türkiye'nin taraf olduğu ve usulüne uygun olarak yürürlüğe giren uluslararası sözleşme hükümlerine aykırı düşmedikleri ölçüde uygulanmaktadırlar. Nitekim 1982 Anayasası'nın 90. maddesinin son fıkrası uyarınca; "*usulüne göre yürürlüğe giren uluslararası antlaşmalar aleyhine Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz*" denilmekle, usulüne uygun olarak yürürlüğe giren uluslararası sözleşmelere, Türk hukuku uyarınca kanun ve hatta Anayasa üzerinde bir konum tanınmıştır.

1.4.2.2. Demiryolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Çalışmanın bu bölümünde, demiryolu taşıma sisteminin tarihsel ve hukuksal gelişimi ile yük taşımacılığında kullanımı, dünya ve Türkiye ölçeğinde değerlendirilmiştir.

1.2.2.2.1. Dünyada Demiryolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

İlk çağda demiryolu taşımasının izlerine Antik Yunan ve Roma İmparatorluğu'nda rastlanılmaktadır. Antik Yunan'da M.Ö. 6. yüzyılda inşa edilen ve Korint boğazı üzerinden taşımanın yapılmasını sağlayan 6 km.lik Diolkos demiryolu, ilk demiryolu olma özelliğine sahiptir (Lewis, 2001: 8). Yine arkeologlar

tarafından Antik Mısır'da da M.Ö. 2000'li yıllara ait demiryolu ray kalıntılarına rastlanılmıştır.

Avrupa'nın karanlık dönemi olarak kabul edilen Orta Çağ'da ilk demiryolu sistemi Freiburg Kilisesi tarafından 1350 yılında Almanya'da yaptırılmıştır. Ne var ki Avrupa'nın içerisinde bulunduğu bu karanlık dönemde ticari yük taşımacılığında demiryolu sisteminin kullanımı gelişme kazanamamıştır. Yeni Çağ'da ise demiryolu taşıma sistemi açısından önemli gelişmeler yaşanmış ve ilk demir ray 1738 yılında İngiltere'de Cumberland'daki bir maden ocağında kullanılmıştır.

1802'de rayların üzerinde tekerleklerin dönmesinin sağlanmasının ardından ilk treni İngiliz Stephenson 1814 yılında yapmayı başarmıştır (Keskin, 2011a: 401). 1821 yılında ilk kez iki İngiliz kenti arasında demiryolu bağlantısı kurulmuştur (Gombrich, 1987: 280). 1800'lü yılların başında İngiltere'de başlayan demiryolu taşıması, 1831 ve 1836 yılları arasında Batı Amerika'da gerçekleştirilen 14 demiryolu projesi ile önemli bir ivme kazanmıştır (Black, 2003: 18). 19. yüzyılda yaşanan bu gelişmeler demiryolu taşıma sisteminin önemli bir şekilde gelişmesini sağlamıştır. ABD ve Avrupa ülkelerinin ulusal mevzuatlarında, taşıyıcının sorumluluklarının düzenlemesiyle, taşıtanların haklarının korunması yönünde önemli adımlar atılmıştır (Faria, 2009: 283).

Demiryolu taşıması özellikle Asya ve Afrika'da sömürgeciliğin gelişmesinde önemli bir vasıta olmuştur. II. Dünya Savaşı'nda demiryolları vazgeçilmez bir taşıma sistemi haline gelmiştir (Keskin, 2011a: 148). Ancak 1970 ve 1998 yılları arasında Avrupa içerisinde taşınan yüklerin hacmi yıllar içerisinde artmasına rağmen, demiryolu taşıma sistemi ile bu yüklerin taşınma oranı %21.1'den %8.4'e düşmüştür. Kaldı ki Avrupa'da 1970 yılında 171.000 km. olan demiryolu uzunluğu, 2003 yılında 156.000 km. olarak tespit edilmiştir (Black, 2003: 49). Avrupa'da demiryolu taşıma sisteminin tercih edilirliğinde görülen bu düşüş ABD'de yaşanmamış, aksine demiryolu taşıma sistemi teknolojik gelişimlerle de uyumlaştırılmak suretiyle geliştirilmiştir. 2001 yılı itibari ile Avrupa'da %8.4 olarak tespit edilen demiryolu taşıma sisteminin diğer sistemlere göre kullanımı, aynı yıl Amerika'da %42'lere varmıştır (Avrupa Komisyonu, 2001a: 25).

Günümüzde özellikle karayolu taşıma sisteminde yığılmaya bağlı olarak ortaya çıkan trafik sorunlarının çözümü için, ABD ve Rusya'da demiryolu taşıma sistemi, son yıllarda oldukça tercih edilen bir taşıma sistemi olarak kullanılmaktadır. Tablo 3, 2008 ve 2009 yıllarında Avrupa Birliği ülkeleri, ABD, Rusya, Japonya ve Çin'de ulusal alanda yapılan yük taşımalarının taşıma sistemlerine göre dağılımını göstermektedir. Tablo 3 incelendiğinde; ABD ve Rusya'nın ulusal alanda gerçekleştirilen yük taşımacılığında demiryolu taşıma sistemini tercih ettikleri görülmektedir. Kaldı ki 2005 yılı itibariyle dünyanın en büyük demiryolu sistemine sahip olan ilk üç ülke Çin, Rusya ve Hindistan olarak tespit edilmektedir (UNCTAD, 2011: 108).

Tablo 3: 2008 ve 2009 Yıllarında Belli Başlı Ülkelerde Yapılan Yurtiçi Taşımalarda Yüklerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton / km.)

Taşıma Sistemi	**Avrupa Birliği (2009)**	**ABD (2008)**	**Japonya (2009)**	**Çin (2008)**	**Rusya (2009)**
Karayolu	1691.4	1922.9	334.7	3286.8	180.0
Demiryolu	361.6	2594.7	20.6	2510.6	1865.0
İç Su Yolu	119.8	456.4		1741.2	53.0
Denizyolu	1336.0	303.5	167.3	3285.1	97.0

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2011a: 30

Tablo 4 incelendiğinde, ABD'de gerçekleşen yurtiçi yük taşımacılığında, demiryolu taşıma sisteminin diğer taşıma sistemlerine kıyasen üstün ve artan bir şekilde tercih edildiği tespit edilmektedir.

Tablo 4: 1990 – 2007 Yılları Arasında ABD'de Taşınan Yüklerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (%)

Yıl	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1990	29.8	37.3	12.4	20.5
1995	31.2	39.7	11.0	18.1
2000	32.4	42.1	9.8	15.7
2001	32.5	42.8	9.3	15.4
2002	32.9	42.4	9.2	15.5
2003	33.4	42.4	8.6	15.6
2004	32.8	43.1	8.7	15.4
2005	32.6	43.8	8.2	15.3
2006	31.8	45.7	8.2	14.3
2007	32.8	45.3	8.1	13.9

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2011a: 40

Demiryolu taşıma sistemi, özellikle yük taşımacılığında yapılacak çalışmalarda başarının sağlanması durumunda, taşıma sistemleri arasındaki dengeyi sağlayabilecek derecede stratejik bir öneme sahiptir. Sektörün yeniden canlandırılmasının, demiryolu işletmeleri arasındaki rekabetin sağlanması ile gerçekleşeceği belirtilmektedir (Avrupa Komisyonu, 2001a: 13).

Demiryolu taşıma sistemine ilişkin olarak kurulan ilk uluslararası örgüt, 1890 tarihli "Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşme"ye (CIM) dayanarak 1893 tarihinde kurulan Uluslararası Demiryolu Taşıma Merkezi (OCTI)'dir. OCTI, 09.05.1980 tarihli ve "Uluslararası Demir Yolu Taşımasına İlişkin Sözleşme**"**ye (COTIF) dayanarak 01.05.1985 yılında kurulan Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Hükümetler Arası Örgüt'ün (OTIF) temellerini oluşturmaktadır.

OTIF'in belli başlı amaçları; tehlikeli madde taşımacılığını da içerecek şekilde demiryolu taşıma mevzuatını geliştirmek, COTIF'in uygulama alanını Atlantik'ten Pasifik'e uzanacak şekilde genişletmek, uluslararası demiryolu taşıma sisteminin önündeki engelleri kaldırmak ve UNECE ile diğer uluslararası örgütler

bünyesinde demiryolu taşıma sistemine ilişkin olarak hazırlanacak uluslararası sözleşmelerin hazırlanması sürecine katılımı sağlamak olarak belirtilmektedir (OTIF, 2011).

Taşıma sistemlerine ilişkin mevzuatın uluslararası alanda yeknesaklaştırılmasının ilk adımı, demiryolu taşıma sistemine ilişkin olarak hazırlanan ve yürürlüğe giren CIM ile atılmıştır. Nitekim yük taşınmasını düzenleyen kuralların yeknesaklaştırılmasına yönelik ilk uluslararası çalışma; Avusturya, Belçika, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Rusya ve İsviçre'nin önderliğinde, çoğunluğunu Kıta Avrupası ülkelerinin oluşturduğu 32 ülke tarafından 14.10.1890 tarihinde kabul edilen ve Berne Sözleşmesi olarak da ifade edilen CIM'dir (Yeşilova, 2004: 19).

Demiryolu ile yolcu taşınmasına ilişkin sözleşme ise 07.02.1970 tarihinde "Demiryoluyla Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşınmasına İlişkin Sözleşme" (CIV) adı altında hazırlanmıştır. CIM ve CIV ise 09.05.1980 tarihinde OTIF tarafından hazırlanarak 01.05.1985 tarihinde yürürlüğe giren COTIF ile aynı sözleşme içerisinde birleştirilmiştir. Bu sözleşme de, 03.06.1999 tarihli Vilnius Protokolü ile tadil edilmiş hali ile 01.06.2006 tarihinden bu yana uygulanmaktadır. COTIF'in son (C) ekini oluşturan "Demiryoluyla Uluslararası Tehlikeli Madde Taşımacılığına İlişkin Sözleşme" (RID) ise 01.01.2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1.2.2.2.2. Türkiye'de Demiryolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Türkiye'de demiryolu taşıma sisteminin gelişimi değerlendirildiğinde, demiryolu taşımacılığının; yurtdışına bağımlı olarak Yakın Çağ döneminde başladığı, Cumhuriyetin kuruluş yıllarında önemli gelişmeler yaşandığı, ancak özellikle 1950'lerden sonra sistemin hak ettiği ilgi ve seviyeyi yakalayamadığı değerlendirilmektedir.

Demiryolu taşıma sisteminin, Türkiye'de gelişimi üç dönemde incelenebilir: Demiryolu hatlarının büyük bölümünün yabancılara verilen imtiyazlarla yaptırıldığı Cumhuriyet Öncesi Dönem, cumhuriyetin kurulması ile birlikte uygulanan demiryolu politikaları sayesinde döneme demiryolunun altın çağı sıfatını getiren Cumhuriyet

Dönemi ve son olarak 1950'lerden sonra demiryolu ulaştırmasının yok sayıldığı 1950 Sonrası Dönem (Keskin 2011a: 561).

Cumhuriyet Öncesi Dönem'de Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu taşıması, 1856 yılında İngiltere'ye verilen bir imtiyaza dayanılarak yapılan çalışma sonucunda, 130 km.lik İzmir-Aydın hattında 1866 yılında gerçekleşmiştir (TCDD, 2011). Bu dönem, demiryolu taşımasının dış kaynakların destek ve denetimiyle gelişmeye başladığı bir dönemdir.

Tablo 5 Osmanlı Devleti'nde inşa edilen Anadolu hatlarında bulunan demiryolları uzunluğunu göstermektedir. Tablo incelendiğinde, Anadolu hatlarının tümünün İzmir bağlantılı olduğu görülmektedir.

Tablo 5: 1861-1876 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nde Anadolu Demiryolu Hattı Uzunluğu (km.)

Demiryolu Hattı	Uzunluğu
Haydarpaşa-İzmir-Bozüyük	338
İzmir-Kasaba-Akşehir	174
İzmir-Aydın	130
İzmir-Bornova	8
TOPLAM	650

Kaynak: Keskin, 2011a: 511

Demiryolu taşıma sisteminin altın çağını yaşadığı Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolu taşıması, Türk taşıma tarihindeki en önemli atılımlara sahne olmuştur. 1923 yılı itibarı ile iç kaynakların kullanımı ve ulusal çabalarla 4.559 km.ye ulaşan olan demiryolu uzunluğu, 1940 yılına kadar gerçekleştirilen çalışmalarla 8.637 km.ye kadar ulaşmıştır (TCDD, 2011).

Demiryolu taşıma sisteminin Türkiye açısından karanlık çağı olarak kabul edilen 1950 Sonrası Dönem, ABD tarafından hazırlanan "Hilts Heyet Raporu"nun Türkiye tarafından uygulanmasıyla başlamaktadır. Demiryolu taşımasının yok sayıldığı 1950 sonrası dönemi başlatan "Hilts Heyet Raporu" ile demiryoluna verilen

önem, karayoluna kaydırılmış ve demiryolu taşıma sistemi geçen yıllar karşısında önemli gelişmeler yaşayamamıştır.

Tablo 6 incelendiğinde Türkiye'de 2002 ve 2009 yılları arasında geçen dokuz yıllık süre içerisinde demiryolu hat uzunluğunun sadece 480 km. uzadığı görülmektedir. Bu tespitin yanısıra, Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilen demiryolu hat uzunluğunun 4.000 km. olduğu gerçeği karşısında, 81 yılda gerçekleşen 7.405 km.lik hat inşası ve 1950 ile 1980 yılları arasındaki 30 yılda sadece 30 km. ray döşenmiş olması, bu dönemde demiryolu taşıma sistemine yeterince değer verilmediğini göstermektedir (Keskin, 2011a: 563).

Tablo 6: 2002-2009 Yılları Arasında Türkiye'de Demiryolu Hat Uzunluğu (km.)

Yıl	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Hat Uzunluğu	10925	10959	10968	10973	10984	10991	11005	11405
Elektriksiz	8843	8877	8694	8699	8710	8717	8723	8735
Elektrikli	2082	2082	2274	2274	2274	2274	2282	2670

Kaynak: TUIK, 2011

Türkiye içerisinde yapılan yük taşımacılığının taşıma sistemlerine göre dağılımını gösteren Tablo 2 incelendiğinde, 2009 yılı itibariyle Türkiye'de karayolu yük taşıma oranının % 94, demiryolu yük taşıma oranının ise % 4 olduğu görülmektedir. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda %60 oranında gerilemiştir (TCDD, 2011). Tablo 7 incelendiğinde, artan ticaret hacmine rağmen, son altı yılda Türkiye'de demiryolu taşıma sistemi ile taşınan yüklerin sadece 5.872 ton olduğu tespit edilmektedir. Bu artış rakamı da demiryolu taşıma sisteminin yük taşımacılığında Türkiye'de yeterince gelişmediğini göstermektedir. Kaldı ki Avrupa Komisyonu (European Commission) (2010: 62) da "2010 Türkiye İlerleme Raporu"nda (Turkey 2010 Progress Report), demiryolu taşımacılığının bugüne kadar ilerleme kaydedilmeyen tek taşımacılık sektörü olduğunu belirtmiştir.

Tablo 7: 2003-2009 Yılları Arasında Türkiye'de Demiryolu Taşıma Sistemi Aracılığı ile Taşınan Yük Miktarı (ton)

Taşıma	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Toplam	15941	17989	19195	20185	21404	23491	21813
Yurtiçi	14040	15408	16039	16742	17749	19655	18911
Yurtdışı	1715	2300	2906	3003	3100	3215	2359

Kaynak: TUIK, 2011

Demiryolu taşımacılığının maliyet etkinliği ve güvenlik gibi güçlü özellikleri, uluslararası alanda olduğu gibi, Türkiye'de de son yıllarda fark edilmeye başlanmış ve demiryolu ile taşıma sisteminin gelişimi için çeşitli çalışmalar gerçekleştirilmeye başlamıştır. Yurtiçi demiryolu taşımacılığının verimliliğinin artırılması için mevcut demiryolu hatlarının sinyalizasyonu, elektrifikasyonu ve çift hatta çıkarılmasına ilişkin çalışmalar sürdürülmektedir (UTIKAD, 2007: 8). Bunun yanısıra, 2002 yılında demiryollarına ayrılan ödenek, diğer taşıma sistemleri arasında %9.7 oranında bir paya sahip iken bu oran 2007'de %42'ye kadar çıkarılmıştır (UTIKAD, 2007: 67).

Şekil 2 incelendiğinde tespit edileceği üzere, Türkiye'de, 2011 yılında demiryollarına ayrılan toplam ödenek miktarı 3.308,000 TL'ye ulaşmıştır. Demiryollarının yenilenmesi için 2023 yılına kadar 23.500.000.000 ABD Doları tutarında bir bütçe ayrılmıştır (TCBDTA, 2010: 8).

Şekil 2: 2000-2011 Yılları Arasında Demiryollarına Ayrılan Ödenek Miktarı

Kaynak: UDHB, 2011

Türkiye'de demiryolu taşıma sistemini düzenlemek amacıyla kurulan ilk ulusal kurum, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları olmuştur. Kurumun Osmanlı Devleti zamanında, 1856 yılında kurulduğunda adı Anadolu - Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi iken, Cumhuriyet döneminde 24.05.1924 tarihinde çıkarılan 506 sayılı Kanun ile devletleştirilmiş ve kurum 29.07.1953 tarihli 6186 Sayılı Kanun ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adını almıştır. Eski adıyla Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde çalışan TCDD, 01.11.2011 tarih ve 28102 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 655 sayılı KHK uyarınca yerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne bırakmıştır. Müdürlüğün görev ve amaçları 655 sayılı KHK'nın 8. maddesi uyarınca düzenlenmiştir[2].

---

[2] 655 sayılı KHK'nın 8. maddesi uyarınca Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri; *"a) demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak. b) demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek. c) demiryolu ulaştırması alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek. ç) demiryolu taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek. d) demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanlar ile makinistler başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek. e) her çeşit çeken ve çekilen demiryolu aracının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek, bunların tescilini yapmak ve sicilini tutmak. f) demiryolu altyapısı ve çeken ve çekilen araçların kullanımı için asgari emniyet sınır ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek. g) demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecilerine ilgili emniyet belgelerini vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek. ğ) demiryolu altyapısı kullanımı, tahsisi, erişimi ve ücretlendirmeye ilişkin olarak demiryolu altyapı işletmecileriyle demiryolu tren işletmecileri arasında oluşan ihtilafların çözümüne yönelik karar almak. h) demiryolu taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan yük ve yolcu garları veya istasyonları ile benzeri yapıların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları denetlemek. ı) lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek. i) demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari nitelikleri ile bunların dönemsel teknik muayenelerine ilişkin usul ve esasları belirlemek. j) demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın dönemsel teknik muayenesini yapacakların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek. k) demiryolu ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; demiryolu altyapı kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek. l) demiryolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak. m) bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak*" olarak düzenlenmiştir.

Türkiye, 06.10.2005 tarihli ve 5408 sayılı "09.05.1980 Tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF)'e Değişiklik Getiren 03.06.1999 Tarihli Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile COTIF'in Vilnius Protokolü ile değişik haline taraf olmuştur. Ne var ki Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan bu yana, demiryolu taşıma sistemini özel olarak düzenleyen ulusal bir mevzuat kabul edilmemiştir. Dolayısıyla Türk mahkemelerinin yargı yetkisine giren ve demiryolu taşıma sistemine ilişkin olarak ortaya çıkan bir uyuşmazlıkta, TTK'nın taşımaya ilişkin genel hükümleri, COTIF'e aykırı düşmediği ölçüde uygulanabilmektedir.

1.4.2.3. Denizyolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Çalışmanın bu bölümünde, denizyolu taşıma sisteminin tarihsel ve hukuki gelişimi ile kullanımı, dünya ve Türkiye ölçeklerinde değerlendirilmiştir.

1.2.2.3.1. Dünyada Denizyolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Denizler taşıma ve askeri maksatlı olarak çok eskiden beri kullanılmaktadır (Keskin, 2011a: 151). Denizciliğin gerçek anlamda temelleri Akdeniz dünyasında atılmış ve M.Ö.16000'lere ait ilk gemi omurgaları ortaya çıkarken, ilk yelkenlilere M.Ö.3100'lerde Mısır'da rastlanmıştır (Albayrak, 2010: 63). M.Ö. 480-500 yılları arasında Perslerin bugün Yunanistan'ın bulunduğu topraklara, Batı Anadolu kıyılarından denize açılan donanmalara üç saldırı seferi yaptığı bilinmektedir (Gombrich, 1987: 55).

Antik Yunan döneminden başlayarak, Roma İmparatorluğu döneminde artan ticari faaliyetleri karşılayabilmek amacıyla denizyolu taşımacılığının ortaya çıktığı görülmektedir. Antik Yunan döneminde bulundukları yerin coğrafyası insanları denizyolu taşımasına itmiştir. Roma İmparatorluğu döneminde ise taşıma karayolu ve denizyolu ile gerçekleştirilmiştir. Büyük Roma İmparatorluğu'nda Mısır, Kuzey Afrika, Hindistan ve Afrika içlerinden sahillere taşınan çeşitli yükler, Roma'nın ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ilk olarak denizyoluyla İtalya yarımadasına taşınmıştır (Topuz, 2010: 1).

Mısır'da da Nil nehri vasıtasıyla denizyolu taşıma sistemi yine ilk çağda kullanılmıştır. Karayolları, Nil boyunca vadideki verimli tarım alanlarının boşa harcanması anlamına geldiğinden ve zaten sürekli taşan Nil yüzünden su altında kaldığından, Antik Mısır'da ulaşım Nil üzerinde teknelerle yapılmıştır (Keskin, 2011a: 409).

Ortaçağ döneminde; karayolu taşımasının yine etkili bir taşıma sistemi olarak kullanıldığı, fakat özellikle dönemin sonlarına doğru uluslararası ticarette denizyolu taşımacılığının kullanımının önemli bir ivme kazandığı görülmektedir. Öyle ki 1400'lü yıllarda inşa edilen gemilerin ancak %2'si askeri gemi, kalanı ise ticari gemi olma özelliğini taşımaktadır (Black, 2003: 13). 8. ve 12. yüzyıllar arasında Akdeniz'in en maharetli gemi inşacıları Venedikliler olmuştur (İşipek, 2009: 148). Ne var ki uzun soluklu yolculukların doğru yönlere yapılmasının garanti altına alınması gerekmiş (Keskin, 2011a: 410) ve Avrupalıların Araplardan öğrendikleri pusulanın, denizcilikte lider olan İtalyanların çabalarıyla, 1300'lü yıllarda çok kullanışlı bir hale getirilmesi ile bu sorun da çözülmüştür (Çıvgın ve Yardımcı, 2007: 3). Böylece pusulanın icadının ardından denizyolu üzerinden yapılan ticaret, karayolu taşıma sistemi kullanılmak üzere yapılan ticaretten daha avantajlı hale gelmiştir (Keskin, 2011a: 117).

1800'lü yıllarda İngiltere'de denizyolu taşıma sistemi son derece önemli gelişme kaydetmiştir. Dünyada ilk tarifeli sefer Samuel Cunard tarafından 1833 yılında Kuzey Atlantik'te Royal-William isimli gemiyle İngiltere - Kanada hattında gerçekleştirilmiştir (Akten, 2010: 164). Ne var ki İngiltere'nin denizcilik politikasındaki ilerleme ve gelişmeler ile Fransız Devrimi'ni izleyen evrede Napoleon'un başa geçmesi ile Avrupa'da ve dünyada Fransız egemenliği uğrunda verilen mücadelelerin doğal sonucu olarak, bu iki devlet denizde ve karada karşı karşıya gelmiş, İngiltere ülkesinin Fransız tehdidiyle karşı karşıya kalmasına bağlı olarak, deniz mücadeleleri Akdeniz ve Atlantik'te meydana gelmiştir (Güllapoğlu, 2010: 122).

Denizyolu taşıma sisteminde ticari ve askeri anlamda görülen bu gelişmeler, denizyolu taşımasının ulusal boyutta hukuken düzenlemesi çabalarını da beraberinde getirmiş ve denizyolu taşıma sistemini düzenleyen ilk ulusal hukuk normu 1681 tarihli "Ordonnance Sur La Marine" adı altında kabul edilmiştir. Aslında denizyolu

taşıma sistemini düzenleyen ilk ulusal hukuk normunun, Rodoslular tarafından "Lex Rhodia" (Rodos Kanunu) adı altında hazırlandığı kabul edilmekte, ancak kanunun avarya dışındaki hükümleri hariç özgün hali günümüze gelmediğinden, bu normun kapsamı tam olarak bilinememektedir (Ertekin, 2011: 93). "Ordonnance Sur La Marine"den sonra, sırasıyla 1737 tarihli "Bilbao Ordonansı", 1727 ve 1766 tarihli "Prusya Kanunnameleri", 1781 tarihli Sicilya'da "Codice Ferdinando", 1786 tarihinde İtalya'da "Codice Perla Veneta Öercantlie Marina" ve 1794 tarihinde Prusya'da "Allgemenies Handelgesetzbuch" yürürlüğe girmiştir (Akan, 2007: 4). Bunlardan "Allgemenies Handelgesetzbuch", 1861 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nda yer alan deniz ticaret hukukuna ilişkin hükümlerin kaynağı olmuştur.

ABD'nin Yakın Çağ dönemi başlarında yoğunlaştırdığı sömürgeleştirme çalışmalarında denizyolu taşımasının öneminin büyüktür (Black, 2003: 16). 1850'li yıllarda ABD'de denizyolu taşımasına yansıyan bu gelişme, ABD'nin ulusal hukuk normlarının da denizyolu taşıma sistemini düzenlemesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. ABD'de duyulan bu ihtiyacı karşılamak üzere, "Yangın Statüsü" (Fire Statute) 1851'de, "Eyaletlerarası Ticaret Kanunu" (Interstate Commerce Act) 1887'de ve "Harter Yasası" (Harter Act) 1893'te yürürlüğe girmiştir (Palmer ve Degiulio, 1989: 311)

I. Dünya Savaşı dönemini kapsayan 1914 ve 1939 yılları arasında, taşıma sistemlerinde durgunluk ve kriz ortaya çıkmıştır. Savaş nedeni ile ekonomik krizler ve siyasi iktidarsızlıklar ile dünya ticaretinde hızlı yükseliş ve düşüşlerin yaşandığı bu dönem, diğer taşıma sistemlerine göre küresel niteliği ağır basan denizyolu taşımacılığında da özellikli bir dönem olarak kabul edilmektedir. II. Dünya Savaşı'nı kapsayan 1939 ve 1945 yılları arasındaki dönem ise, dünya ticaretini ve bu ticaretin adeta karakolları görünümündeki limanları da etkilemiştir (Bozkurt, 2011: 310).

II. Dünya Savaşı sonrası ilk 30 yıllık süreç, uluslararası denizyolu taşımacılığının gelişmekte olan taleplere cevap verebilmesi açısından elverişli bir süreç olmuştur (BIMCO, 2005: 246). Bu gelişmelerle dünya ticaret filosu 1969 yılında ilk büyük sıçrayışı gerçekleştirmiş, ikinci ve en önemli sıçrayış ise 1975 yılında olmuştur (Topuz, 2010: 180). 1990'lı yıllarda küresel ekonomide yaşanan düşüşün denizcilik sektörüne yöneltilen talepleri azaltmış olması ve yetersiz gemi-

söküm işlemleri, deniz ticaret filosunda kapasite fazlalığına yol açmıştır (BIMCO, 2005: 243).

2000'li yıllarda iyileşmekte olan denizyolu taşıma sektörü, özellikle 2009 yılının küresel ticaret hayatının son 70 yıllık döneminin en kötü evresini geçirmesinden oldukça etkilenmiştir. UNECE (2011b: 8) istatistiklerine göre; 2008 ve 2009 yılları arasında, verileri incelenebilir 50 ülkeden 41'inde eksi yönde gayri safi milli hâsıla büyümesi görülmüştür. Öyle ki, 2009 yılında 2008 yılına kıyasen Avrupa Birliği ülkelerinde kişi başına düşen gayri safi milli hâsıla % 4.2, ABD'de % 2.6, Japonya'da %6.3 ve Rusya'da %7.9 azalmıştır (Avrupa Komisyonu, 2011a: 16). Bu düşüşe paralel olarak Avrupa Birliği ülkelerinde yolcu taşıması % 0.7, yük taşıması ise % 11.2 azalmıştır (Avrupa Komisyonu, 2011a: 20).

2009 yılında dünya piyasalarında yaşanan ekonomik kriz, küresel ekonominin 1930'lardakine benzer bir bunalıma gireceğine ilişkin olarak dünya genelinde bir kaygı yaratmış, bu olumsuz gelişme denizyolu taşıma ve gemi inşa sektörlerinde istihdam ve üretim azalmasına ve devlet ekonomilerinin II. Dünya Savaşı'ndan bu yana yaşadığı en keskin düşüşün yaşanmasına neden olmuştur (DTO, 2009:1). Ekonomik ticaret ve büyümenin bu şekilde çöküşünden en fazla, taşıma sistemleri arasında küresel niteliği en fazla olan denizyolu taşıma sistemi etkilenmiştir. Nitekim denizyolu taşımacılığı hacmi 2009 yılında dünya çapında % 4.5 Avrupa Birliği ülkelerinde ise % 10.8 azalmıştır (UNCTAD, 2010: 14). Tablo 8, Avrupa Birliği ülkelerinin en yoğun on limanında gerçekleşen yük trafiğini ton bazında göstermekle 2008 ve 2009 yılları arasındaki bu azalmaya dikkat çekmektedir.

Tablo 8: 2005 - 2009 Yılları Arasında Avrupa Birliği Ülkeleri'nin En Yoğun Limanlarında Yük Trafiği (ton)

Liman	Ülke	2005	2007	2008	2009	2008-2009
Rotterdam	**Hollanda**	345.819	374.152	384.210	346.668	% - 9.8
Anvers	**Belçika**	145.835	165.512	171.237	142.116	% - 17
Hamburg	**Almanya**	108.253	118.190	118.915	94.762	% - 20.3
Marsilya	**Fransa**	93.308	92.561	92.523	79.846	% - 13.7
Amsterdam	**Hollanda**	47.133	62.516	74.366	73.492	% - 1.2
La Havre	**Fransa**	70.801	73.897	75.636	69.228	% - 8.5
Algeciras	**İspanya**	55.184	62.128	61.869	55.840	% - 9.7
Grimsby	**İngiltere**	60.686	66.279	65.267	54.708	% - 16.2
Valensiya	**İspanya**	34.990	45.935	50.182	48.343	% - 3.7
Londra	**İngiltere**	53.843	52.739	52.965	45.442	% - 14.2

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2011a: 61

Tüm bu düşüşlere rağmen Avrupa Birliği ülkelerinin dış ticaretlerinde en çok kullandıkları taşıma sistemi, dış ticaretin bel kemiği olarak nitelendirebilen denizyolu taşıma sistemidir. Nitekim Avrupa Birliği ülkelerinin ekonomik başarısı, dünyanın geri kalanı ile ticaretini uzun yıllar boyunca denizyolu taşımasına dayandırmasından kaynaklanmaktadır (Avrupa Komisyonu, 2007: 2)

Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye, ulusal alanda gerçekleştirdikleri yük taşımacılığında tercihlerini karayolu taşıma sisteminden, ABD ve Rusya ise bu alanda tercihlerini demiryolu taşımasından kullanmakta ise de, uluslararası yük taşımacılığı söz konusu olduğunda gelişmiş tüm ülkelerin ilk sırada tercih ettiği taşıma sistemi denizyolu taşıma sistemidir.

Tablo 9, 2009 yılında Avrupa Birliği ülkelerinin dış ticarette tercih ettiği taşıma sistemlerinde taşınan yüklerin hacimleri ile değerlerini göstermektedir. Tablo 9 incelendiğinde, Avrupa Birliği ülkelerinin dış ticaretlerinde 2009 yılı itibari ile en çok tercih ettikleri taşıma sisteminin, diğer taşıma sistemlerinden önemli bir farkla, denizyolu taşıma sistemi olduğu görülmektedir.

Tablo 9: 2009 Yılı İçerisinde Avrupa Birliği Ülkeleri'nden Gerçekleşen İhracatın Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (ton/%)

Taşıma Sistemi	Dış Ticaret Hacmi		Dış Ticaret Değeri	
	Miktar (Milyon Ton)	Yüzde	Miktar (Milyar Avro)	Yüzde
Denizyolu	1469.1	72.7	1118.2	48.7
Karayolu	122.5	6.1	390.4	17.0
Demiryolu	70.0	3.5	30.2	1.3
Havayolu	12.9	0.6	510.1	22.2

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2011a: 28

19. yüzyılın ortalarından başlayarak devletler üstü bir örgütün kuruluşunun denizlerde güvenliği sağlamakta önemli bir etken olduğu tartışılmaya başlamış ve 1897 yılında Uluslararası Denizcilik Komitesi (CMI) kurulmuştur. Aslında CMI, Uluslararası Hukuk Birliği'nin (ILA) bir alt komitesi olarak kurulsa da, denizyolu taşıması ve ilgili ticari uygulamaları düzenleyip, hukuk normlarını düzenleme çalışmalarında bulunduğundan, denizyolu taşımasına ilişkin olarak kurulan ilk uluslararası örgüt olma özelliği taşımaktadır (CMI, 2011).

CMI'ın kuruluşunu takiben 1948 yılında, Devletlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (IMCO) adı altında kurulan, 1982 yılında ise ismi Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) dönüşen örgüt, günümüzde denizyolu taşıma sistemine ilişkin olarak faaliyet gösteren en önemli kuruluştur. IMO'nun 2011 yılı amaçları arasında, özellikle Aden körfezinde gerçekleşen korsanlık saldırılarıyla mücadele ile gemilerden kaynaklanan kirliliğin engellenmesi ve denizde can güvenliğinin korunması gösterilmektedir (IMO, 2011a). CMI ve IMO'nun yanısıra, Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler bünyesinde de, ilgili alt komiteler, denizyolu taşımasına ilişkin önemli çalışmalar gerçekleştirmektedirler (IMO, 2011b).

Demiryolu taşıma sistemini düzenleyen CIM'i takiben, denizyolu taşıma sistemini düzenleyen Lahey Kuralları 25.08.1924 yılında kabul edilerek 02.06.1931 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu kuralları takiben ve bu kuralların tadili amacıyla 23.02.1968 tarihinde hazırlanarak 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe giren Lahey-Visby Kuralları da hâlihazırda yürürlüktedir. 21.12.1979 tarihinde Birleşmiş Milletler

Ticaret ve Gelişim Konferansı (UNCTAD) tarafından hazırlanarak 24.02.1992 tarihinde yürürlüğe giren Hamburg kuralları da yine denizyolu taşımasını düzenlemekte ve yürürlükte bulunmaktadır.

Denizyolu taşıma sistemini ve denizyolu taşıma sistemini ihtiva eden bütünleşik taşıma sistemini düzenleyen en güncel uluslararası hukuk normu ise 23.09.2008 tarihinde Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komitesi (UNCITRAL) tarafından hazırlanan Rotterdam Kuralları'dır. Rotterdam Kuralları, 20 olan imza yetersayısına ulaşılmasını takip eden yılın sonunda yürürlüğe girecektir. Ancak hâlihazırda, Rotterdam Kuralları sadece İspanya tarafından, 19.01.2011 tarihinde imzalandığından yürürlüğe henüz girmemiştir.

1.2.2.3.2. Türkiye'de Denizyolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Denizyolu taşıma sistemi, Osmanlı Devleti döneminde yeterince benimsenmemiş olsa da, günümüzde özellikle dış ticaret açısından hızla yükselen bir taşıma sistemi olarak varlığını sürdürmektedir. 1071 Malazgirt Savaşı ile Anadolu kapılarını Türklere açan Alpaslan'ın komutanlarından Çaka Bey, 1081'de İzmir'e ulaşmasından sonra ilk Türk deniz filosunu kurmuş ve ilk Türk denizcisi olarak tarihe geçmiştir (Keskin, 2011a: 512). Osmanlı Devleti'nde, İstanbul'un fetih şekli de göz önüne alındığında, özellikle askeri denizciliğe önem verildiği değerlendirilmektedir. Ancak Osmanlı Devleti'nde ticari denizyolu taşımacılığının, diğer ülkeler ile kıyaslandığında verilen bu önemin yetersiz kaldığını söylemek mümkündür. Nitekim Yeni Çağ döneminde, Osmanlı Devleti'nin en büyük limanlarından olan İzmir ve İstanbul gibi limanların ticaret kayıtları incelendiğinde, buradaki ticaretin özellikle İngiliz, Fransız, Avusturya, Rus, Venedik ve Rum gemiciler tarafından yapıldığı görülmektedir (Topuz, 2010: 3).

Yakın Çağ'da durgunluk ve çöküş dönemi yaşayan Osmanlı Devleti'nde, uluslararası ticaretin %98'i denizyolu taşımacılığını geliştirmek sureti ile yapılmıştır. Ancak, uygulanan gümrük ve vergiler nedeniyle, özellikle İstanbul liman taşımacılığında yabancı işletmeler etkili olmuş ve bu durum ekonomik açıdan sağlıksızlığı gün geçtikçe arttırmıştır (Topuz, 2010: 59). Bu durumun yaratmış olduğu olumsuz sonuçların giderilmesi için Osmanlı Devleti'nin yıkılmasını takiben

kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, 01.07.1926 tarihi itibari ile yabancı bayraklı gemilere Türk limanları arasında ticaret yapma yasağını düzenleyen Kabotaj Kanunu'nu kabul etmiştir.

Tablo 10, 2003 ve 2010 yılları arasında Türkiye'den gerçekleşen ihracatın taşıma sistemlerine göre dağılımını göstermektedir. Tablo incelendiğinde, Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'de gerçekleşen ihracat taşımalarında, denizyolu taşıma sisteminin diğer taşıma sistemlerine kıyasen son derece üstün bir şekilde tercih edildiği tespit edilmektedir.

Tablo 10: 2003 – 2010 Yılları Arasında Türkiye'den Gerçekleşen İhracatın Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı (%)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2003	87.6	0.8	10.5	0.1	1.0
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7
2006	87.4	1.1	10.4	0.1	1.0
2007	87.4	1.1	10.0	0.6	0.9
2008	86.5	1.1	10.7	0.7	1.0
2009	85.0	0.8	12.6	0.8	0.8
2010	85.6	0.8	12.5	0.3	0.8

Kaynak: DTO, 2011: 72

Türkiye'de denizyolu taşıma sistemi ile ilgili ilk çalışmalar, 4770 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki Kanun'un 16. maddesine dayanarak, 1945 yılında Liman ve Deniz İşleri Başkanlığı olarak kurulan ve 1973 yılında gerçekleştirilen düzenleme çalışmaları sonucunda adı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülen kurum tarafından yürütülmüştür (Denizcilik Müsteşarlığı, 2011). Denizciliğe ilişkin görevler, değişik kurum ve kuruluşlar tarafından uygulanan kanun, KHK, tüzük ve yönetmeliklerle yürütülmeye çalışılmaktayken, bu dağınık yapıdan kurtulmak, denizcilik sistem ve hizmetlerini daha etkin ve verimli, ülkenin çıkarlarına, ihtiyaçlarına uygun olarak yürütmek ve

hizmetlerin geliştirilmesini sağlamak amacıyla, 10.08.1993 tarihli ve 491 sayılı KHK ile Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur.

Denizcilik Müsteşarlığı, 01.11.2011 tarih ve 28102 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 655 sayılı KHK uyarınca kaldırılarak, yerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne bırakmıştır. Müdürlüğün görevleri 655 sayılı KHK'nin 9. maddesi uyarınca düzenlenmiştir[3]. Bu müdürlüğün yanısıra, aynı KHK ile deniz

[3] 655 sayılı KHK'nın 9. maddesi uyarınca Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri; "*a) deniz ve içsular ulaştırması faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak. b) deniz ve içsular ulaştırması alanında liman, iskele veya kıyı yapısı işletmecisi ile gemi işletmecisi, organizatör, acente, komisyoncu ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek. c) deniz ve içsular ulaştırması alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek. ç) deniz ve içsular taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek. d) deniz ve içsular ulaştırması alanında liman, iskele veya kıyı yapısı işletmecisi ile gemi işletmecisi, organizatör, acente, komisyoncu ve benzeri faaliyette bulunanlar ile gemi adamları başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek. e) her çeşit gemi ve benzeri deniz ve içsu aracının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek, bunların tescilini yapmak ve sicilini tutmak. f) gemi adamlarının sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirmek ve bunların sicilini tutmak. g) deniz ve içsular taşımacılığı alanında kullanılan her çeşit gemi ve benzeri deniz ve içsu araçlarının kullanımı için asgari emniyet sınır ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek. ğ) denizde hareket imkânı bulunan ve ticari bir gayeye tahsis edilmiş olan, ancak tahsis edildiği gaye denizde seyrüseferi gerektirmeyen gemi ve benzeri deniz araçlarının kullanımı için asgari emniyet sınır ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek. h) deniz ve içsular taşımacılığı alanında kullanılan her çeşit gemi ve benzeri deniz ve içsu araçlarına ilgili emniyet belgelerini vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek. ı) deniz ve içsular taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan her türlü gemi ve benzeri deniz ve içsu araçlarının cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari nitelikleri ile bunların dönemsel teknik muayeneleri ile denize ve yola elverişlilik izinlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek. i) deniz ve içsular taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan her türlü gemi ve benzeri deniz ve içsu aracının dönemsel teknik muayenesini yapacaklar ile denize ve yola elverişlilik izin belgelerini vereceklerin asgari niteliklerini belirlemek ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek. j) gemilerin ve diğer deniz araçlarının ulusal ve uluslararası sularda kendi aralarında veya kara tesisleriyle yaptıkları tehlike sinyalleri dahil her türlü haberleşmelerin takibini yapmak üzere gerekli teknik altyapıyı kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek ve denetimlerini yapmak, bu hizmete ilişkin usul ve esasları belirlemek. k) Türk kıyılarında faaliyet gösteren liman, iskele ve benzeri kıyı yapılarına yanaşacak gemiler ile Türk boğazlarını kullanacak gemilere verilecek kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek. l) Türk kıyılarında meydana gelen ve her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarının karıştığı kazalarla ilgili tahlisiye, kurtarma ve yardım ile acil durum müdahalesi faaliyetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek. m) Türk karasuları ve içsularında seyreden veya faaliyet gösteren her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarından kaynaklanacak deniz kirlenmesinin önlenmesine ilişkin usul ve esasları belirlemek ve bunları denetlemek. n) deniz seyrüsefer faaliyetleri için gerekli her türlü harita, kitap ve benzeri neşriyat ile bildirim hizmetlerini yapmak veya yaptırmak. o) her türlü amatör denizcilik faaliyetine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu faaliyetleri yapacakları yetkilendirmek ve denetlemek. ö) deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı*

taşımacılığının küresel boyutu gözetilmek sureti ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılmıştır. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkileri 655 sayılı KHK'nın 11. maddesi ile düzenlenmiştir[4].

Türkiye, denizyolu taşıma sistemini düzenleyen uluslararası sözleşmelerden sadece Lahey Kuralları'na 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile taraf olmuş ve bu kuralları iç hukukuna da almıştır. Türkiye, Lahey-Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'na taraf değildir. 6762 sayılı TTK'nın 4. kitabında 816. ve 1262. maddeleri arasında, 6102 sayılı TTK'nın ise 5. kitabında 931. ve 1401. maddeleri arasında denizyolu taşıma sistemi özel olarak düzenlenmektedir. Bu maddelerde denizyolu taşımasına uygulanacak hüküm bulunamadığında ise, TTK'nın taşımaya ilişkin genel hükümleri uygulama alanı bulmaktadır. Ancak bu

---

sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; liman, iskele ve kıyı yapılarının kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek. p) her türlü deniz ve iç su aracının deniz ve içsuları kirletmesini önleyecek tedbirleri almak, bu amaçla gerekli izlemeleri ve denetimleri yapmak, bu konuda diğer kuruluşlarla işbirliğini sağlamak. r) deniz ve iç sular ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak. s) bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak" olarak düzenlenmiştir.

[4] 655 sayılı KHK'nın 11. maddesi uyarınca Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri; "*a) milli denizcilik ve deniz ticaretine ilişkin politika, strateji, hedef ve uygulama usul ve esaslarını hazırlamak. b) Türk deniz ticaret ve turizm filosunun gelişmesi, yenilenmesi, pazar payının büyümesi ve milletlerarası rekabet gücü kazanması için gerekli tedbirleri almak. c) dünyadaki deniz ve içsu taşımacılığı ile ticaret filosu hakkındaki istatistikleri takip etmek, gelişme eğilimlerini izleyerek raporlamak, bu çerçevede Türk deniz ticaret filosu için strateji ve kısa, orta ve uzun vadeli plan hazırlamak ve uygulamak. ç) ülkenin deniz ve iç sularındaki limanlar, iskeleler ve benzeri kıyı yapıları ile Türk boğazlarındaki deniz trafiğinin istatistiklerini tutmak, değerlendirmek ve yayımlamak. d) yukarıdaki bentlerdeki hükümler çerçevesinde ülkenin ihtiyaç duyacağı yeni limanlar, iskeleler ve benzeri kıyı yapılarının yer, kapasite ve diğer nitelikleri hakkında raporlar hazırlamak veya hazırlatmak. e) gemi kiralamalarında Türk ve yabancı bayrak çekilmesine ilişkin talepleri değerlendirmek ve ilgili mevzuatı uyarınca izin vermek. f) tarifeli deniz taşımacılığının usul ve esaslarını belirlemek, tarifeli deniz taşımacılığı yapanları yetkilendirmek ve denetlemek. g) deniz sigortacılığının gelişmesine ve etkin bir şekilde işlemesine yönelik tedbir almak, ilgili kurum ve kuruluşlarla gerekli koordinasyonu sağlamak. ğ) denizde hareket imkânı bulunan ve ticari bir gayeye tahsis edilmiş olan, ancak tahsis edildiği gaye denizde seyrüseferi gerektirmeyen gemi ve benzeri deniz araçlarının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esaslarını belirlemek, bunların tescilini yapmak ve sicilini tutmak. h) ihracat, ithalat, üçüncü ülke ve transit taşımalardan Türk deniz ticaret filosunun ve limanlarının daha fazla pay almasını sağlamak için gerekli tedbirleri almak, ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek. ı) deniz taşımacılığı ve ticaretini olumsuz etkileyen insan kaçakçılığı, korsanlık ve benzeri her türlü suç ve faaliyetlerin önlenmesine yönelik çalışma yapmak, tedbir almak, böyle bir olayın gerçekleşmesi halinde ilgili kuruluşları koordine etmek.i) her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarının alımı, satımı ve kiralanmasıyla ilgili usul ve esasları belirlemek. j) deniz ticaretinin gerektirdiği her türlü gözetim hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmeti yapacakları yetkilendirmek ve denetlemek. k) taşımacılık türleri arasında geçişi kolaylaştırmak ve birden fazla taşımacılık türünün bir arada kullanıldığı kombine taşımacılığı desteklemek ve geliştirmek. l) deniz hukuku ve deniz ticaretinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak. m) bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak*" olarak düzenlenmiştir.

özel ve genel nitelikli normlar, Türk mahkemelerinin yargı yetkisine giren ve denizyolu taşıma sistemine ilişkin olarak ortaya çıkan bir uyuşmazlıkta, ancak Lahey Kuralları'na aykırı düşmediği ölçüde uygulanabilmektedir.

1.2.2.4. Havayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Çalışmanın bu bölümünde, havayolu taşıma sisteminin tarihsel gelişimi ve kullanımı, ağırlıklı olarak yük taşıma boyutunda, dünya ve Türkiye ölçeklerinde ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

1.2.2.4.1. Dünyada Havayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

Yakın Çağ dünya taşıma hayatını yeni bir taşıma sistemi ile tanıştırmıştır. 1900'lü yıllarda ABD'de ilk havacılık denemeleri Wright kardeşler ile başlamıştır. I. Dünya Savaşı öncesi dönem; uçuş rotası belirlemek, gösteri sunumu gerçekleştirmek, fotoğraf temini sağlamak ama özellikli olarak federal havayolu posta servisi sunmak suretiyle geliştirilen ve bu şekilde havayolu taşıma sistemi olarak adlandırılan yeni bir taşıma sisteminin ortaya çıkmasına neden olan bir dönem olarak kayda geçmektedir (Black, 2003: 33).

ABD'de 1978 tarihinde kabul edilen "Havayolu Serbestleşme Kanunu" (Airline Deregulation Act), havayolu taşıyıcılarına navlun ücreti belirleyebilme, yeni pazarlara girebilme ve zayıf pazarları herhangi bir makamın denetimi altında olmaksızın bırakabilme imkânı tanımıştır (Black, 2003: 41). Havayolu taşıyıcılarına tanınan bu serbesti, ABD havayolu taşımacılığının gelişmesi için önemli bir mihenk taşı olarak yer almıştır. ABD içerisinde havayolu yolcu taşımacılığı, 1990 yılında 428.000.000 iken 1998 yılında %32 artarak 568.000.000'a ulaşmıştır (Black, 2003: 41). Ne var ki havayolu ile yolcu taşıma tercihinde görülen bu artışın, yük taşımacılığı için de geçerli olduğunu söylemek zordur. Nitekim 1990 ve 2007 yılları arasında, ABD içerisinde taşınan yüklerin taşıma sistemlerine göre dağılımını gösteren Tablo 4 incelendiğinde, havayolu taşıma sisteminin taşıma sistemleri içerisindeki yüzdesinin 1990 yılında 20.5 olduğu, ancak 2007 yılında bu oranın 13.9'a düşmüş olduğu değerlendirilmektedir.

Avrupa Birliği ülkeleri için de durum aynıdır. Avrupa Birliği ülkeleri içerisinde yolcu taşıması için özel araçtan sonra en çok tercih edilen taşıma sistemi, özellikle 1995 yılından bu yana tercih edilirliğinde yaşanan önemli artışlarla, havayolu taşıma sistemi olmuştur (Avrupa Komisyonu, 2011a: 41). Yolcu taşımacılığına ilişkin olarak yıllar bazında görülen hızlı artışın tam tersine, havayolu ile yük taşımacılığı yıllar geçtikçe önemli artışlar göstermemiş, hatta düşüşlere sahne olmuştur.

Tablo 11 uyarınca, 2005 ile 2009 yılları arasında, Avrupa Birliği ülkelerinin en yoğun havaalanlarında elleçlenen yük tonajı ve bu sayının 2008 ve 2009 yılları arasındaki değişimi gösterilmektedir. Bu tablo incelendiğinde 2005 yılından günümüze, yüklerin havayolu ile taşınması tercihinin önemli oranlarda yükselmediği ve hatta özellikle 2008 ile 2009 yılları arasında bu sistemin tercih edilirliğinde önemli düşüşler yaşandığı tespit edilmektedir.

Tablo 11: 2005 - 2009 Yılları Arasında Avrupa Birliği Ülkeleri'nin En Yoğun Hava Alanlarında Yük Trafiği (ton)

Havaalanı	Ülke	2005	2007	2008	2009	2008-2009 Değişim
Frankfurt	**Almanya**	1950.6	2162.2	2104.3	1882.7	% - 10.5
Londra	**Belçika**	1389.3	1393.2	1482.7	1348.9	% - 9.0
Amsterdam	**Almanya**	1495.6	1651.0	1592.5	1316.8	% - 17.3
Paris	**Fransa**	1217.8	1434.8	1392.1	1202.3	% - 13.6
Lüksemburg	**Hollanda**	624.8	702.8	788.2	627.3	% - 20.4
Köln	**Fransa**	646.8	709.3	574.1	549.0	% - 4.4
Leipzig	**İspanya**	12.3	86.1	430.2	508.8	% + 18.3
Liege	**İngiltere**	325.7	363.7	381.6	401.8	% + 5.3
Brüksel	**İspanya**	694.5	734.2	614.4	364.4	% - 40.7
Milano	**İngiltere**	383.8	482.6	414.1	343.6	% - 17.0

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2011a: 56

Yük taşıma hacimlerindeki azlık ve düşüş havayolu ile yük taşıma sisteminin devletler için önemsiz olduğu sonucunu doğurmamalıdır. Nitekim inceleneceği üzere, havayolu taşıma sistemi, hız özelliği bakımından en güçlü taşıma sistemi olması nedeniyle, hacimde az olsa da değerde yüksek yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir. Küresel boyutta yük taşımacılığının tonaj olarak %2'si havayolu taşımacılığı ile yapılsa da, taşınan bu yüklerin değeri dünya ticaret hacminin %33 ile %40'ını oluşturmaktadır (UNCTAD, 2006: 4). Eylül 2010 itibariyle, Avrupa Birliği ihracat ve ithalatında taşınan toplam 128.000.000.000 Avro değerindeki yükün 57.000.000.000 Avro'luk kısmı havayolu taşıması ile taşınmıştır (UNECE, 2011b: 27).

Havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak kurulan ilk uluslararası örgüt ICAO olmuştur. ICAO, Birleşmiş Milletler'e bağlı olarak 1949 yılında Kanada'nın Montreal şehrinde kurulmuştur. Örgütün başlıca amaçları; uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlamak, barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmelerini teşvik etmek, sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek ve uluslararası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamak olarak belirtilmektedir (ICAO, 2011).

Uluslararası alanda taşıma sistemlerine yönelik olarak hazırlanan üçüncü sözleşme, 12.10.1929 tarihinde ICAO tarafından hazırlanarak 13.02.1933 tarihinde yürürlüğe giren ve Varşova Sözleşmesi olarak da adlandırılan "Havayolu ile Uluslararası Taşımaya İlişkin Belirli Kaidelerin Birleştirilmesine İlişkin Sözleşme" (Convention For The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air)'dir. Varşova Sözleşmesi 1955 tarihli Lahey Protokolü ile tadil edilmiştir. Bunun yanısıra, havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak kabul edilerek 01.05.1964 tarihinde yürürlüğe giren Guadajalara Sözleşmesi (Guadajalara Convention) ile 04.11.2003 tarihinde yürürlüğe giren ve "Montreal Sözleşmesi" olarak da adlandırılan "Uluslararası Havayolu Taşımasına İlişkin Kuralların Yeknesaklaştırılmasına İlişkin Sözleşme" (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) de "Varşova Sistemi Düzenlemeleri" olarak adlandırılan havayolu taşıma sistemi uluslararası hukuk düzenlemeleri arasında yer almaktadır.

1.2.2.4.2. Türkiye'de Havayolu Taşıma Sisteminin Gelişimi

17. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Hezarfen Ahmet Çelebi isimli Türk bilgininin, kendi geliştirdiği takma kanatlarla uçmayı başarmasına, yine aynı dönemde füzeciliğin atası kabul edilen Lagari Hasan Çelebi'nin bir füze ile uçmasına ve denize sağ inmeyi başarmasına rağmen, Osmanlıların havacılığa önem vermeleri ancak 1911 yılında Trablusgarp savaşında İtalyanların hava saldırılarına uğramalarından sonra olmuştur (Keskin, 2011a: 513).

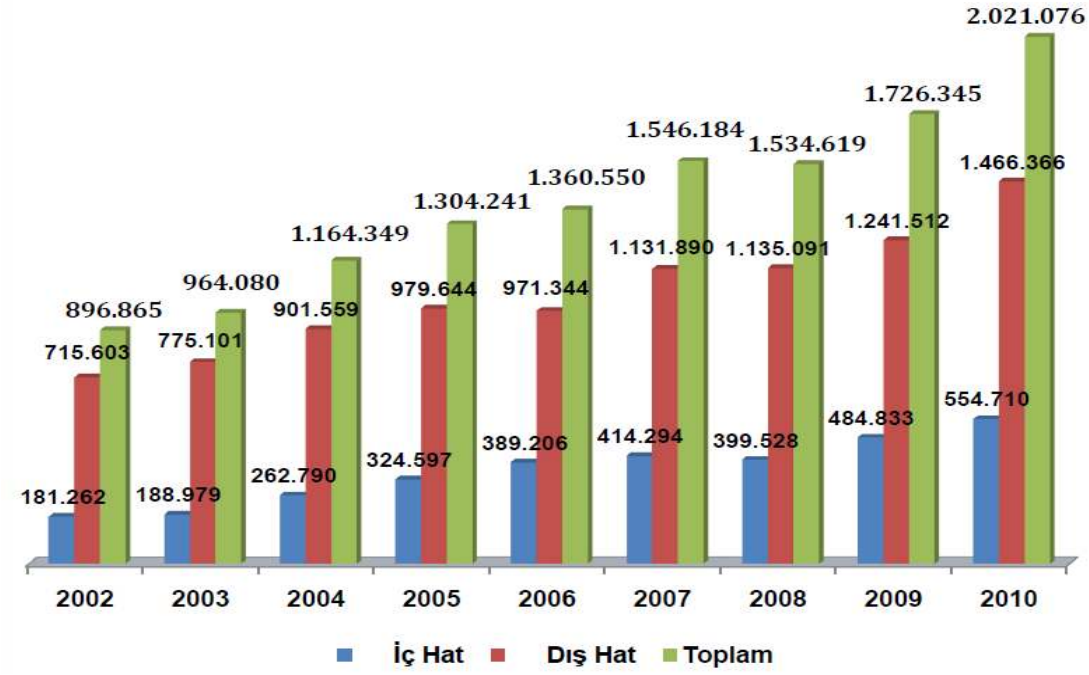
Türkiye'de ilk sivil havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamış ve daha sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk sivil havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır (SHGM, 2011).

ABD ve Avrupa Birliği ülkelerinde yolcu taşımacılığında havayolu taşıma sistemine yönelik talep Türkiye'de de benzer artışı göstermiştir. Özellikle 1990'lı yıllarda sektörde yaşanan serbestleşmenin sonucunda pazara giren özel havayolu işletmeleri sayesinde rekabet başlamış ve havayolu ile yolcu taşımasında önemli artışlar yaşanmıştır. Nitekim Türkiye'de 2010 yılında dış hat yolcu trafiği 52.000.000.000 kişi ile toplam yolcu trafiğine oranla % 50.8 paya sahip iken, iç hat yolcu trafiği 50.000.000 kişi ile toplam yolcu trafiğine oranla % 49.2 paya sahip olmuştur (SHGM, 2011: 28).

Havayolu ile yolcu taşımacılığı uluslararası alanda olduğu gibi ulusal alanda da son derece hızlı bir şekilde büyümekte iken, havayolu ile yük taşımacılığının toplam taşımacılık içerisindeki yeri oldukça küçüktür. Ancak Türkiye'de havayolu ile yük taşımacılığı, özellikle altyapı ve gümrüklerde yaşanan sorunlara rağmen, hızla gelişmekte olan bir sektördür (UTIKAD, 2007: 11). Yurt içi ve yurt dışı hatlarda taşınan yük miktarı 2008 yılına kadar sürekli artmış ancak, küresel ekonomik krizin etkilerine bağlı olarak, yük hacmi 2008 yılında azalmıştır (TCBDTA, 2010: 11).

Şekil 3 incelendiğinde, 2002 ile 2010 yılları arasında Türkiye'de havayolu yük trafiğinin (yük, posta ve bagaj) yıllık ortalama % 16'lık büyüme oranı ile gelişmekte olduğu değerlendirilmektedir.

Şekil 3: 2002-2010 Yılları Arasında Türkiye'de Havayolu Taşıma Sistemi Aracılığı ile Taşınan Yük Miktarı (Ton)



Kaynak: SHGM, 2010: 36

Türkiye, havayolu taşımasına ilişkin olarak düzenlenen en güncel uluslararası hukuk normu olan Montreal Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Sözleşme, 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile kabul edilerek, 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. 2920 Sayılı ve 14.10.1983 tarihli "Türk Sivil Havacılık Kanunu" (TSHK) ve bu kapsamda yayımlanmış olan "İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları" ise, Türkiye'de havayolu taşıma sistemini düzenlemek üzere kabul edilen ulusal hukuk normlarındandır. Bu düzenlemelerde uygulanacak hüküm bulunamadığında, taşımayı düzenleyen TTK genel hükümleri de havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak ortaya çıkan uyuşmazlıklarda uygulama alanı bulmaktadır. Tüm bu özel ve genel nitelikli ulusal hukuk normları, Türk mahkemelerinin yargı yetkisine giren ve havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak ortaya çıkan bir uyuşmazlıkta, ancak Montreal Sözleşmesi hükümlerine aykırı düşmedikleri ölçüde uygulanabilmektedirler.

Türkiye'de havayolu taşıma sistemine ilişkin ulusal örgütlenmenin en temelinde 16.02.1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti bulunmaktadır. 1935'de alınan kongre kararı ile adı Türk Hava

Kurumu'na dönüştürülen örgütün kuruluş amaçları; Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak, havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak, askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak, havacılık faaliyetleri için gerekli araç ve gereçleri hazırlamak, personel yetiştirmek ve uçan bir Türk gençliği yaratmak olarak belirlenmiştir (THK, 2011).

Sivil havacılığa ilişkin olarak ise 1954 yılında, eski adıyla Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18.10.2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığı'nın ana hizmet birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" ile finansal açıdan özerk hale getirilmiştir (SHGM, 2011). Daha sonra kurum yerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak 01.11.2011 tarihli 655 sayılı KHK ile kurulan Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü'ne bırakmıştır. Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü'nün yetkileri 655 sayılı KHK'nin 14. maddesinde yer almaktadır[5].

[5] 655 sayılı KHK'nin 14. maddesi uyarınca Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü' nün görevleri; "*a) havacılık sanayi ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettirilmesi, havacılık sanayi ve uzay biliminin geliştirilmesi ile uzaya yönelik yeteneklerin kazanılması hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli havacılık ve uzay teknolojileri ile uzay politika, strateji ve hedefleri hakkında teklif hazırlamak. b) uzaya ilişkin ulusal egemenlik kapsamındaki hakların kullanımı, bu hakların yönetimi ve kullandırılmasına yönelik usul ve esasları hazırlamak ve bu haklarla ilgili ulusal yükümlülüklerin gereklerinin yerine getirilmesine yönelik iş ve hizmetleri yapmak. c) belirlenen milli havacılık ve uzay teknolojileri ile uzay politika, strateji ve hedefleri doğrultusunda bir uygulama programı hazırlamak, bu programın gerçekleştirilmesi için gerekli faaliyetlerde bulunmak, bu amaçla ilgili kurum ve kuruluşlarla gerekli işbirliği ve koordinasyonu sağlamak. ç) uzay teknolojileri ve sistemleri ile havacılık sanayisine ilişkin düzenlemeler yapmak, standartlar belirlemek, kontrol, onay, sertifikasyon ve yetkilendirme hizmetlerini yürütmek. d) uydu ve hava araçları tasarım ve test merkezleri, uydu, fırlatma araç ve sistemleri, hava araçları, simülatörler, uzay platformları dahil uzay ve havacılıkla ilgili her türlü ürün, teknoloji, sistem, tesis, araç ve gereçleri yapmak, yaptırmak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek, geliştirmek ile bunların yurtiçinde tasarımı, üretimi, entegrasyonu ve gerekli testlerinin yapılmasını sağlamak amacıyla plan, proje ve çalışmalar yapmak veya yaptırmak, bu amacın gerçekleşmesini uygun teşviklerle desteklemek, bu teşviklere ilişkin usul ve esasları hazırlamak, bu hususlarda ilgili ticari, sanayi ve eğitim kuruluşları ile kamu kurum ve kuruluşları arasında gerekli işbirliği ve koordinasyon çalışmalarını yapmak. e) uzay ortamından ve teknolojilerinden yararlanarak insan sağlığının ve çevrenin korunmasına, doğal afetlerin önceden tespiti suretiyle hasarlarının azaltılmasına, doğal kaynakların değerlendirilmesine ve ülkenin kalkınmasına yönelik çalışmalar yapmak veya yaptırmak. f) olağanüstü hal, sıkıyönetim, seferberlik ve savaş hallerinde tüm uzay sistemlerinin ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli olarak kullanılmasını sağlamak. g) havacılık ve uzay bilim ve teknolojileri ve uygulamaları ile havacılık ve uzay hukuku,*

1.2.3. Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması

Taşıma sistemlerinin seçilmesinde en önemli husus, en yüksek hizmet kalitesi ve en düşük maliyetle taşımanın sağlanmasıdır. Delfmann (2006: 10), taşıma sistemlerinin belirlenmesinde tarafların alacakları kararları etkileyen yedi özelliği; taşınan yükün özellikleri, taşıma süresi, taşıma bedeli, çevresel faktörler, taşıma türüne göre altyapı ve üst yapı yeterliliği, ülkelerin siyasi yapıları ve taşıtanın hizmet beklentileri olarak belirlemektedir. Rodrigue (2009: 147) ise, bu özellikleri dörde indirerek; maliyet etkinliği, taşınabilen yük çeşitliliği, hız ve güvenirliğin taşıma sistemlerinin tercih edilirliğinde önemli rol oynadığını ifade etmektedir.

Asıcı ve Tek (1985: 206), taşıma sistemlerinin karşılaştırılmasında bu sistemlerin; hız, bulunabilirlik, güvenilirlik, kapasite ve servis sıklığı açısından işletimsel özelliklerinin dikkate alınması gerektiğini belirtirken, Çancı ve Erdal (2003b: 30), taşıma sistemlerinin belirlenmesinde; maliyet etkinliği, hız, güvenilirlik, izlenebilirlik, emniyet ve esneklik özelliklerinin önemli rol oynadığını ifade etmektedir. Taşıma sistemlerinin belirlenmesinde taşıma süresi, taşımanın güvenilirliği, hızı, maliyet etkinliği, kayıp/hasar oranı, ürün özellikleri ve taşıma kapasitesi gibi özelliklerin dikkate alındığını ileri sürenler de bulunmaktadır (Koban ve Keser, 2010: 152).

Taşımacılıkta lojistik anlayışının gelişmesi, çeşitli taşıma sistemlerinden en verimli şekilde yararlanılması olanağını vermektedir (Köfteci ve Gerçek, 2010: 5088). Farklı özelliklere sahip karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma sistemlerinin her birinin kendine özgü güçlü ve zayıf özellikleri bulunmaktadır. Bu farklılıklar, her bir taşıma sisteminin seçimi için karar değişkenlerini oluşturmaktadır.

Çalışmada tekli (unimodal) taşıma sistemleri; güvenlik ve emniyet, hız, maliyet etkinliği, esneklik ve bulunabilirlik ile diğer özellikleri açısından karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Bütünleşik bir taşıma sistemi olan çoklu taşıma sistemi ise; maliyet etkini, hız, güvenlik ve esneklik özelliklerinin çoğunun eş

---

bunlarla ilgili finans, yönetim, pazarlama ve benzeri alanlarda çalışmalar yapmak veya yaptırmak. ğ) görev alanıyla ilgili hizmetlerin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak. h) bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak" olarak düzenlenmiştir.

zamanlı olarak eniyilemesine yönelik bir taşıma sistemi olup lojistik açıdan en uygun taşıma sistemi olarak değerlendirilmektedir (Köfteci ve Gerçek, 2010: 5089).

1.2.3.1. Taşıma Sistemlerinin Güvenlik ve Emniyet Açısından Karşılaştırılması

Taşımada güvenlik ve emniyet kavramları, taşınan yüklerin taşıma aracına bindirildikleri andan indirildikleri ana kadar hasarsız ve sağlam bir şekilde taşınmalarını ifade etmektedir. İngilizce "safety" kavramı karşılığında Türkçe emniyet kelimesi, İngilizce "security" kavramı karşılığında ise Türkçe güvenlik kelimesi kullanılmaktadır. Nitekim IMO tarafından hazırlanan ve 01.07.2004 tarihinde yürürlüğe giren "International Ship and Port Facility Security Code" uluslararası sözleşmesi, Türk hukukuna 20.03.2007 tarihli ve 26468 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği" adı altında alınmış ve dolayısıyla İngilizce "security" ifadesi karşılığında, Türkçe güvenlik kelimesi kullanılmıştır. Bunun gibi yine IMO tarafından 02.04.1977 tarihinde hazırlanan ve 01.04.1993 tarihinde yürürlüğe giren "The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels" uluslararası sözleşmesi, Türk hukukuna 23.02.2006 tarihli ve 26089 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik" adı altında alınmış ve dolayısıyla İngilizce "safety" ifadesi karşılığında Türkçe emniyet kelimesi kullanılmıştır.

Güvenlik ve emniyet kavramları birbirlerine yakın anlamlar içermekte ise de önemli bir noktada ayrılmaktadırlar. Nitekim literatürde "kasten" verilen zararlara karşı korumaların "security" kavramı karşılığında, "istemsiz" ortaya çıkan zararlara karşı korumaların ise "safety" kavramı karşılığında ifade edilebileceği belirtilmektedir (Idsø ve Jakobsen, 2000; Pearsall ve Hanks, 2001: 357; Albrechtsen, 2002: 1). Dolayısıyla güvenlik kavramının doğabilecek risklere karşı korunmayı, emniyet kavramının ise doğabilecek risklere karşı alınacak tedbiri ifade ettiği sonucuna varılmaktadır. Örneğin IMO (2011: 9), 25.06.2011 tarihli "Mevcut Farkındalık Bülteni"nde (Current Awareness Bulletin); deniz tehlikelerine karşı koyabilmek amacıyla denizde emniyetin sağlanması için alınması gereken tedbirleri

"maritime safety" (denizde emniyet) başlığı altında ifade ederken, korsan saldırıları gibi saldırılara karşı alınması gereken önlemleri "maritime security" (denizde güvenlik) başlığı altında incelemiştir.

Güvenliğe ilişkin belli başlı tehlikelerin taşıma sistemlerine göre dağılımı, Tablo 12'de olduğu gibi tespit etmektedir. Tabloda görüleceği üzere her bir taşıma sistemine göre güvenlik ve emniyet özelliği farklı derecelerde ortaya çıkmakta ve taşıma sistemleri tercihi de bu oranda önemli bir şekilde etkilenmektedir.

Tablo 12: Güvenliğe İlişkin Belli Başlı Tehlikelerin Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı

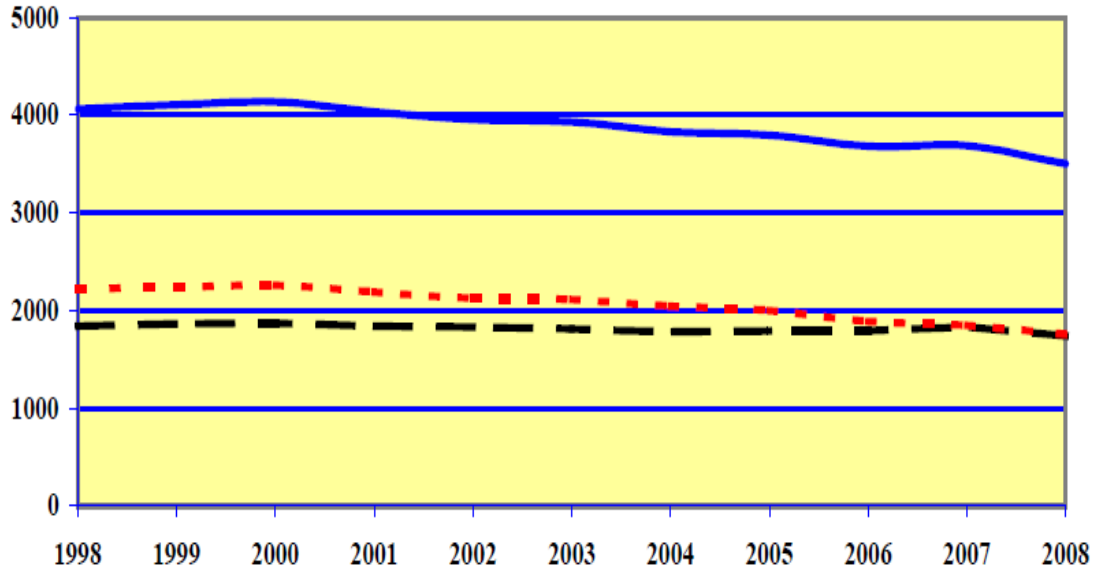
Taşıma Sistemi	Güvenliğe İlişkin Belli Başlı Tehlike
Karayolu	Kaza (kırılma, çarpma, ezilme, savrulma vb.), yükün niteliğine bağlı olarak soğutucu arızaları (bozulma, erime, çürüme, vb.), titreşim, yükün sıçraması ve sürücü faktörü.
Denizyolu	İstifleme koşulları, su sıçraması ve tuz tortuları.
Havayolu	Uçağın motorundan kaynaklanan yüksek frekanslı titreşimler ve yüksek irtifadan kaynaklanan basınç ve sıcaklık farklılıkları.
Demiryolu	Manevradan doğacak şoklar, trenin kalkışı ve duruşu esnasında vagonlar arasındaki sürtünme ve çarpmalardan meydana gelen şoklar ve titreşimler (istif edilmiş yükler için söz konusudur)

Kaynak: Çancı ve Erdal, 2003b: 32

Karayolu taşıma sisteminin dünyanın en eski ve en yaygın sistemi olduğu açıktır. Ancak, diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırıldığında, en zayıf özelliği güvenlik ve emniyet zafiyeti olarak tespit edilmektedir (ETSC, 2003: 7). Avrupa Güvenli Taşıma Konseyi'nin (ECTS, 2003: 12) "Avrupa Birliği'nde Taşıma Emniyeti Uygulamalarına İlişkin İstatistik" (Transport Safety Performance in the EU; A Statistical Overview) başlıklı raporu uyarınca, ölüm riski dağılımı, kilometre başına düşen 100 milyon kişiye göre; karayolu taşıma sisteminde 0.95, denizyolu taşıma sisteminde 0.25, havayolu ve demiryolu taşıma sisteminde ise 0.035 olarak tespit edilmiştir.

Şekil 4, 1998 ve 2008 yılları arasında UNECE ülkeleri, Latin Amerika ülkeleri ve Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde gerçekleşen trafik kaza sayılarını göstermektedir. Şekil 4 incelendiğinde, Avrupa Birliği ülkelerinde yaşanan ve yukarıda açıklanan karayolu taşıma sistemindeki güvenlik ve emniyet zafiyetinin, UNECE ve Latin Amerika ülkelerinde de yaşandığı tespit edilmektedir.

Şekil 4: 1998- 2008 Yılları Arasında UNECE, Latin Amerika ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Tespit Edilen Karayolu Trafik Kaza Sayısı* (Bin)



Kaynak: UNECE, 2011: 6

*UNECE ülkeleri (___), Latin Amerika ülkeleri (...) ve Avrupa Birliği ülkeleri (---) olarak ifade edilmektedir.

Türkiye'de de durum çok farklı değildir. Türkiye'de her yıl yaklaşık 450.000 trafik kazası yaşanmakta, 7.000 - 8.000 kişi (kaza sonrası ölenlerde dâhil) trafik kazalarında yaşamlarını yitirmekte ve yaklaşık 100.000 kişi de yaralanmaktadır (KGM, 2010: 56). Karayolu taşıma sisteminde görülen güvenlik ve emniyet zafiyetinin diğer önemli boyutu ise maddi boyuttur. Nitekim trafik kazalarında ortaya çıkan masraf, gayri safi yurt içi hâsılanın yaklaşık %2'sini oluşturmaktadır (KGM, 2010: 57).

Tablo 13, 2006 ve 2009 yılları arasında Türkiye'de tespit edilen kaza sayısı ve kazalarda gerçekleşen ölü ve yaralı sayılarının taşıma sistemlerine göre dağılımını göstermektedir. Tablo 13 incelendiğinde, karayolu taşıma sisteminin, demiryolu,

denizyolu, havayolu taşıma sistemleri ile kıyaslandığında Türkiye'de de güvenlik ve emniyet bakımından son derece zayıf bir sistem olduğu tespit edilmektedir.

Tablo 13: 2006-2009 Yılları Arasında Türkiye'de Tespit Edilen Kaza Sayısı ile Kazalar Sonucu Ortaya Çıkan Ölü ve Yaralı Sayılarının Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı

Taşıma Sistemi		**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Karayolu	**Kaza Sayısı**	728,755	825,561	950,120	1.034,435
	Ölü Sayısı	4,633	5,007	4,236	4,300
	Yaralı Sayısı	169,080	189,057	184,468	200, 405
Denizyolu	**Kaza Sayısı**	116	117	206	147
	Ölü Sayısı	8	18	10	18
	Yaralı Sayısı	-	3	8	4
Havayolu	**Kaza Sayısı**	10	11	2	6
	Ölü Sayısı	1	60	3	7
	Yaralı Sayısı	4	3	1	17
Demiryolu	**Kaza Sayısı**	455	394	386	299
	Ölü Sayısı	101	108	111	89
	Yaralı Sayısı	246	204	247	303

Kaynak: KGM, 2010

Dünya çapında, karayolu taşıma sisteminde, diğer taşıma sistemlerine kıyasen baskın bir şekilde görülen güvenlik ve emniyet zafiyetini giderici çalışmalar yapılmaktadır. 1993 yılında UNECE bölgesinde her bir milyon kişiden 150'sinin karayolunda gerçekleşen kazalar neticesinde öldüğü tespit edilirken, son 20 yılda karayolu güvenliği konusunda önemli gelişmeler yaşanmış ve 2011 yılı itibariyle her bir milyon kişiden 100'ünün karayolu trafik kazalarında öldüğü tespit edilmiştir (UNECE, 2011b: 10).

Avrupa Birliği de, karayolu taşıma sisteminde görülen güvenlik ve emniyet zafiyetini giderici önemli hedefler koymaktadır. 2001 yılından 2010 yılına kadar konulan ölüm oranlarının yarılanması hedefi 2010 yılında %43 oranında kalmış ve konulan hedef tam olarak gerçekleşmemiş olsa da, Avrupa Birliği ülkeleri içerisinde

bu alanda önemli gelişmeler yaşanmaktadır (ETSC, 2010: 10). Avrupa Birliği bu amaçla, ölüm oranlarını yarılama hedefini 2020 yılı için yenilemektedir (UNECE, 2011b: 65).

Türkiye'de de taşıma sistemlerinin güvenliğinin sağlanması için çalışmalar yapılmaktadır. Devlet Planlama Teşkilatı (DPT, 2010: 21), tarafından hazırlanan ve 2010 ve 2012 yılları arası dönemi kapsayan Orta Vadeli Program'da; "*ulaştırmanın tüm türlerinde trafik güvenliği artırılacak; denizlerde seyir emniyetine öncelik verilecektir*" denilmekle, orta vadede denizyolu taşıma sistemi başta olmak üzere taşımada güvenlik ve emniyetin iyileştirilmesi planına yer verilmektedir.

Taşıma sistemleri arasında güvenlik ve emniyet bakımından yapılan karşılaştırmada, en zayıf sistemin karayolu taşıma sistemi olduğu tespit edildiği gibi en güvenli taşıma sisteminin de belirlenmesi gerekmektedir. Yukarıda belirtildiği gibi, demiryolu ve havayolu taşıma sistemleri, aynı derecede en güvenli taşıma sistemi olarak tespit edilmiştir (ECTS, 2003: 12). Ne var ki demiryolu taşıma sisteminin havayolu taşıma sisteminden daha güvenli olduğunu kabul edenler de bulunmaktadır. Bradbury (2002), demiryolu taşıma sistemi ile karşılaştırıldığında karayolu taşıma sisteminin 27.5, denizyolu taşıma sisteminin 8 ve havayolu taşıma sisteminin ise 2 kat daha riskli olduğunu ifade etmektedir. UNECE (2011B: 76) ise, 2011 yılında hazırlamış olduğu "UNECE Bölgesi'nde Sürdürülebilir Gelişim İçin Taşıma" (Sustainable Development for Transport in UNECE Region) başlıklı raporunda; "*yüksek taşıma kapasitesine sahip olup savunmasız bir hedef olan havayolu taşıma sisteminin, ciddi terör tehdidiyle karşı karşıya kaldığını*" belirtmiştir. Bu nedenle, demiryolu taşıma sisteminin güvenlik ve emniyet özelliği bakımından en güçlü taşıma sistemi olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim Avrupa Birliği ülkeleri içerisinde, 1970 yılından 2000 yılına kadar demiryolu taşıma sistemi kullanımı nedeniyle gerçekleşen kaza sayısı her yıl ortalama %5.5 azalmıştır (ETSC, 2003: 7). Öyle ki demiryolu taşıma sistemi kullanımına bağlı olarak gerçekleşen ölüm sayısı Avrupa Birliği ülkelerinde 1970 yılında 381 iken, 1996 yılında bu sayı 93'e düşmüştür (Avrupa Komisyonu, 2001a: 31).

Denizyolu taşıma sistemi ise karayolu taşıma sistemi kadar tehlikeli olmayan, ancak demiryolu taşıma sistemi ve havayolu taşıma sistemi kadar da güvenli olmayan bir taşıma sistemidir. Kaldı ki denizyolu taşıma sisteminde kaza

gerçekleşme ihtimali demiryolu taşıma sistemine kıyasen 4-8 kat daha fazladır (ETSC, 2003: 12). Denizyolu taşıma sistemini, emniyetsiz ve güvensiz hale getiren faktörlerin başında uzun deniz aşırı yolculuklarda oluşabilecek hava muhalefetleri ile özellikle yine son yıllarda yaşanan ve bu nedenle IMO'nun 2011 yılını önlemek için çalışmalarını yoğunlaştırdığı deniz haydutluğu (piracy) gelmektedir. Uluslararası alanda bu konularda alınan tedbirler ve yapılan çalışmalar sonuç vermeye başlamıştır. Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Raporlama Merkezi'nin verilerine göre 2009 yılının ilk iki çeyreğinde 240 korsan saldırısı raporlanırken, 2010 yılının aynı döneminde bu sayı 196'ya düşmüş ve bir önceki yıla göre önemli ölçüde azalmıştır (UNTAD, 2011: 130).

Sonuç olarak, güvenlik ve emniyet özelliği açısından taşıma sistemleri en güçlüden en zayıfa doğru sıralandığında; en güçlü sistemin demiryolu taşıma sistemi olduğu, onu havayolu taşıma sisteminin takip ettiği, daha sonra ise denizyolu taşıma sisteminin geldiği ve en son sırada da karayolu taşıma sisteminin bulunduğu değerlendirilmektedir.

1.2.3.2. Taşıma Sistemlerinin Hız Açısından Karşılaştırılması

Taşımada hız da en az güvenlik ve emniyet kadar önemli başka bir unsurdur. Her bir taşıma sistemine göre hız unsuru farklı derecelerde ortaya çıkmakta ve taşıma sistemlerinin tercihi de bu özellikten önemli bir şekilde etkilenmektedir.

Taşıma sistemleri arasında hız açısından yapılan karşılaştırmada en güçlü sistem havayolu taşıma sistemidir (Banamyong, 2006:7). Nitekim havayolu taşımacılığının güçlü özelliği hız faktörüdür (Çancı ve Erdal, 2003b: 30; Demir, 2008: 40; Koban ve Keser, 2010: 204). Havayolu taşıma sistemi, genelde diğer taşıma sistemlerinde sorun çıktığında ya da yükün niteliği gereği hızla taşınması gerektiğinde tercih edilmektedir (Hayuth, 1987: 130; Genç, 2009: 257).

Hız açısından en zayıf sistem ise denizyolu taşıma sistemidir. Asıcı ve Tek (1985: 210) ile Koban ve Keser (2010: 185), denizyolu taşıma sisteminin zayıf özelliklerinden bir tanesini taşıma süresinin diğer taşıma sistemlerine göre daha fazla olması olarak göstermektedir.

Demiryolu taşıma sistemi, denizyolu taşıma sistemi kadar yavaş olmasa da havayolu taşıma sistemi kadar hızlı değildir. Hız bakımından taşıdığı bu zayıf özelliği göz önünde tutulduğunda, özellikle uzun mesafeli yerlere kolay bozulabilir yüklerin demiryolu ile taşınmasından kaçınılmaktadır. Ancak ABD, Batı Avrupa ülkeleri ve Japonya gibi bazı teknolojik açıdan gelişmiş ülkelerde kullanılmaya başlanan yüksek hızlı trenler sayesinde, yolcu taşımacılığında demiryolu taşıma sisteminin hız konusunda sahip olduğu zayıflık ortadan kalkmaya başlamıştır (Keskin, 2011a: 402).

Sonuç olarak; hız açısından taşıma sistemleri arasında yapılan karşılaştırmada, en güçlü sistemin havayolu taşıma sistemi olduğu, onu karayolu taşıma sisteminin takip ettiği, daha sonra demiryolu taşıma sisteminin geldiği ve en son sırada ise denizyolu taşıma sisteminin bulunduğu değerlendirilmektedir.

1.2.3.3. Taşıma Sistemlerinin Maliyet Etkinliği Açısından Karşılaştırılması

Taşınan malın en uygun maliyetle varış yerine ulaştırılmasını ifade eden taşımada maliyet etkinliği unsuru, taşıma sistemlerinin tercihinde en az hız ve güvenlik özellikleri kadar etkilidir. 1970'li yıllardan bu yana enerji krizlerinin ard arda gelmesi karşısında işletmeler taşıma sistemleri tercihinde daha çok maliyet odaklı kararlar almaya başlamışlardır (UNCTAD, 2004a: 3). Kaldı ki taşıma maliyetleri azaldıkça, ticaret de büyümektedir (UNECE, 2009: 9).

Yukarıda belirtildiği gibi, bir ülkenin ticaret hacmini önemli şekilde etkileyen taşıma maliyetleri, bu özelliğiyle taşıma sistemi kullanıcıları açısından önem taşımaktadır. Çancı ve Erdal (2003b: 30), toplam lojistik maliyetlerinin %50-65'ini oluşturan taşıma maliyetlerinin; ulusal / uluslararası taşıma masrafları, araç-gereç maliyetleri, taşıma mesafesi, yol ve bakım giderleri, yük bağlantılı faktörler, pazar bağlantılı faktörler, depo ve antrepo işletme giderleri, gümrük ve liman masrafları, ambalajlama ve paketleme giderleri, iletişim maliyeti ve yönetim giderlerinden oluştuğunu ifade etmektedir.

Denizyolu taşıma sistemi en ekonomik taşıma sistemidir (Asıcı ve Tek, 1985: 210). Sistem, taşımada denizyolunun da elverişli olması durumunda, en etkin maliyetli taşıma sistemi olarak kabul edilmektedir (Şakar, 2010: 10). Bunun nedeni, taşınan yüklerde ölçek büyüklüğüne bağlı olarak azalan maliyetlerin söz konusu olmasıdır (Koban ve Keser, 2010: 185). Nitekim büyük hacimli gemiler vasıtasıyla, hiçbir taşıma sisteminde kullanılan aracın taşıyamayacağı kadar çok yükün taşınabilmesi ve bu şekilde ortaya çıkan işletme maliyetlerinin taşıtanlara, taşınan yükleri oranında paylaştırılması söz konusu olmaktadır.

Demiryolu taşıma sistemi de denizyolu taşıma sistemi gibi işletme maliyetleri açısından etkin bir taşıma sistemi olup, uzun mesafelerde çok miktarda yükün taşınmasını mümkün kılmaktadır (Genç, 2009: 256). Bu nedenle, demiryolu taşımacılığı özellikle uzun mesafelerde ekonomik ve güvenli bir taşıma şeklidir (Koban ve Keser: 2010: 211).

Karayolu taşıma sistemi, denizyolu ve demiryolu taşıma sistemi kadar büyük hacimli yükleri taşıyamadığından, sistemin kullanılması sonucunda ortaya çıkan maliyetler, denizyolu ve demiryolu taşımalarında ortaya çıkan maliyetlerinden daha yüksek olmaktadır. Bunun yanısıra, güvenlik ve emniyet zafiyeti sonucunda ortaya çıkan kazaların da önemli bir maliyet kalemi oluşturduğu gerçeği karşısında, güvenlik özelliği en zayıf taşıma sistemi olarak tespit edilen karayolu taşıma sisteminde ortaya çıkan kazaların; can kaybı, tedavi giderleri, yük hasarı ve trafik sıkışıklığına bağlı masraflar gibi hem sosyal hem ekonomik maliyetlere neden olduğu açıktır (ESTC, 2010: 14). Avrupa Birliği içerisinde, 2003 yılında, karayolu taşıma sisteminde meydana gelen kazalarda 39.200 kişi hayatını kaybetmiş ve oluşan 3.300.000 kazanın toplam maliyeti 180.000.000.000 Avro'ya ulaşmıştır ki, bu rakam Avrupa Birliği'nin tüm faaliyetleri için ayırdığı bütçenin iki katıdır (ETSC, 2003: 7).

Havayolu taşımacılığının en zayıf özelliği ise yüksek maliyetidir. Havayolu taşıma sistemi; karayolu, denizyolu ve demiryolu taşıma sistemlerinin aksine son derece maliyetli bir sistemdir. Yüksek hızı, depolama maliyetlerini ve bekleme sürelerini düşürse de, değişken maliyetlerin yüksekliği sistemin en önemli zayıflığı olarak kabul edilmektedir (Keskin 2011a: 416). Ancak, havayolu işletmeleri arasındaki fiyat rekabeti, birinci sınıf kategorilerde dahi belirleyici bir etken haline gelmekte, internet üzerinden rezervasyon olanakları müşterilerin seyahatleri için en

düşük fiyatlı bileti kolaylıkla bulmalarını sağlamaktadır (TCBDTA, 2010: 5). Bunun yanısıra, havayolu taşıma sisteminin işletiminde yüklerin çok fazla elleçlenmemesi ambalaj maliyetlerini, taşımada kayıp risk oranının düşüklüğü ise sigorta maliyetlerini azaltmaktadır (Koban ve Keser, 2010: 205).

Sonuç olarak; maliyet etkinliği açısından taşıma sistemleri arasında yapılan karşılaştırmada en güçlü sistemin denizyolu taşıma sistemi olduğu, onu demiryolu taşıma sisteminin izlediği, daha sonra karayolu taşıma sisteminin geldiği ve en son sırada da havayolu taşıma sisteminin bulunduğu değerlendirilmektedir.

1.2.3.4. Taşıma Sistemlerinin Esneklik ve Bulunabilirlik Açısından Karşılaştırılması

Esneklik, taşınan yükün teslim alındığı yerden teslim edileceği yere kadar tek bir taşıma sistemi ile taşınabilmesi imkânını ifade etmektedir. Bulunabilirlik ise, bir taşıma sisteminin belirli iki nokta arasında hizmete hazır olmasıdır (Asıcı ve Tek, 1985: 206). Bu şekilde taşıtanlar, taşımanın her ihtiyaç duydukları anda yapılabileceği güvenini taşımaktadırlar. Taşıma ilişkisi tarafları esneklik unsuru ile yükün sadece tek bir taşıma sistemi kullanımı ile varış yerine gönderilmesi beklentisi içerisindedirler. Böylece yükün birden fazla elleçlenmesi gereği ortadan kalkmakta, taşıma sisteminin maliyet etkinliği, hız, güvenlik ve emniyet özellikleri desteklenmektedir.

Esneklik ve bulunabilirlik unsurları özellikle coğrafik ve teknolojik gerekliliklere bağlı olarak değişebilmektedir. Bir taşıma sisteminin, taşıma yapabilmesi için gereken coğrafik ve teknolojik gereklilikler ne kadar fazla olursa, o sistemin esneklik ve bulunabilirliği de bunlara ters orantılı olarak az olmaktadır.

Taşıma sistemleri arasında esneklik ve bulunabilirlik özelliğini güçlü bir şekilde elinde tutan sistem, karayolu taşıma sistemidir. Nitekim karayolu taşıma sisteminin rekabetçi üstünlüğü, Avrupa Birliği içerisinde ve hatta tüm Avrupa kıtasında her yere yüklerin taşınması imkânını sağlaması olarak gösterilmektedir (Avrupa Komisyonu, 2001a: 23). Bunun yanısıra, karayolu taşıma sistemi ile daha düzenli ve sık sefer gerçekleştirme imkânı bulunmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003a: 63). Banamyong (2006: 7), esneklik bakımından yapılan karşılaştırmada karayolu

taşıma sisteminin çok güçlü olduğunu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma sistemlerinin ise doğaları gereği esneklik bakımından zayıf olduğunu belirtmektedir. Bunun gibi, karayolu taşıma sisteminin işletilmesi için gerekli araçları (örn. otobüs, kamyon vb.) bulabilme imkânı da, diğer taşıma sistemlerinde kullanılan gemi, uçak ya da tren gibi taşıma araçlarını bulabilme imkânından çok daha fazladır.

Diğer taşıma sistemlerinin ana taşıma sistemi olarak tercih edilmesi durumunda, genellikle karayolu taşıma sistemi, malların teslim alınmasını ve teslim edilmesini yan taşıma sistemi olarak desteklemekte ve bu esnekliği sayesinde elleçleme ve depolama gibi lojistik masrafları azaltmaktadır. Karayolu taşıma sistemi, yükün, kapıdan kapıya aktarmasız taşınmasını sağlaması ve yükleme ile boşaltma yerleri dışında elleçlenmesini azaltması nedeniyle, yıpranmasını da en aza indirmektedir (Çancı ve Erdal, 2003a: 63). Nitekim yükün; limana veya demiryolu istasyonuna taşınmasına kadar yüklenip boşaltılması, ana taşıma aracına yüklenmesi ve varış yeri limanı veya istasyonunda benzer elleçleme işlemine tabi tutulması yıpranmasına yol açmaktadır.

Demiryolu taşıma sistemi, yüzey kullanılmak suretiyle yapılan ancak taşımanın gerçekleşebilmesi için, ray sistemi gibi teknik yeterlilik gerekliliği olan bir sistemdir (UNECE, 2007: 2). Bu durum demiryolu taşıma sistemini, karayolu taşıma sistemine göre daha az esnek hale getirmektedir. Demiryolu ağının genişletilmesinin yüksek miktarda yatırım gerektirmesi sebebiyle, sektör genellikle mevcut demiryolu ağı içinde faaliyette bulunmak zorunda kalmaktadır (TCBDTA, 2010: 5). Gerçekten, eğer iki taraftan biri demiryolu hattı üzerinde değilse başka taşıma sistemleri kullanılmalıdır (Genç, 2009: 256).

Havayolu taşıma sistemi de havanın kullanılması suretiyle taşımanın yapılması noktasında esnek bir sistem olarak görünmekte ancak, demiryolu taşıma sistemi gibi teknik yeterlilik gerekliliği bulunduğundan, taşıma araçlarının kalkış ve inişlerinin yapılacağı uygun pistlerin ve havaalanlarının bulunmaması durumunda bu esnekliği, karayolu taşıma sistemine göre zayıflamaktadır.

Denizyolu taşıma sisteminin ise, diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırıldığında, esnekliği en az olan taşıma sistemi olduğu değerlendirilmektedir. Coğrafik olarak ¾'ü sularla çevrili olan dünyada uluslararası ticaret, denizyolu taşıma sistemi kullanılmak suretiyle kolaylaşmakta ancak denize kıyısı olmayan

ülkelere yapılan taşımalarda, denizyolu taşıma sisteminin mutlaka diğer bir taşıma sistemi ile bütünleştirilmesi gerekmektedir. Denize kıyısı olmayan bir ülkede, denizyolu taşıma sisteminin mutlaka diğer bir taşıma sistemi ile bütünleştirilmesi gerekirken ve bu coğrafik engelin önüne geçmek imkânı bulunmazken, demiryolu olmayan bir ülkede ray sistemi tesisi ile ve havaalanı olmayan bir ülkede ise havaalanı inşası ile bu iki taşıma sisteminin daha fazla yere ulaşılabilirliği teknik engeller kaldırılmak suretiyle gerçekleşebilmektedir.

Sonuç olarak, esneklik ve bulunabilirlik açısından taşıma sistemleri arasında yapılan karşılaştırmada; en güçlü sistemin karayolu taşıma sistemi olduğu, onu demiryolu taşıma sisteminin izlediği, daha sonra havayolu taşıma sisteminin geldiği ve en son sırada ise denizyolu taşıma sisteminin bulunduğu değerlendirilmektedir.

1.2.3.5. Taşıma Sistemlerinin Diğer Özellikler Açısından Karşılaştırılması

Güvenlik ve emniyet, hız, maliyet etkinliği ile esneklik ve bulunabilirlik gibi, taşıma sisteminin tercih edilirliğini özellikle taşıtanlar açısından önemli derecede etkileyen özelliklerinin yanısıra, sistemin tercih edilirliğinde rol oynayan başka özellikler de bulunmaktadır. Bunlar taşıma sisteminin; kapasitesi ve taşıyabileceği yük çeşitliliği, trafik sıkışıklığından etkilenmezliği ve çevreye duyarlılığıdır.

Taşıma sistemlerinin tercih edilirliğini etkileyen özelliklerden biri kapasite ve taşınabilen yük çeşitliliği unsurudur. Bir taşıma sistemi ne kadar fazla çeşit yük taşıyabilirse taşımada tercih edilirliği de, özellikle taşıyıcılar açısından, o derecede artmaktadır. Denizyolu taşıma sistemi, taşınabilecek yük çeşitliliği bakımından yapılan karşılaştırmada en güçlü sistemdir. Denizyolu taşıma sisteminde kullanılan gemilerin taşıma kapasitelerinin büyüklüğü ve son yıllarda gerçekleşen teknolojik gelişmelere paralel olarak özellikli olarak inşa edilmeleri sayesinde; kuru dökme yüklerden sıvı dökme yüklere, beyaz eşyadan gıda ürünlerine kadar her çeşit yük denizyolu taşıma sistemi aracılığı ile taşınabilmektedir. Bunun yanısıra, denizyolu taşıma sistemi, bazı özellikli yüklerin (örneğin; büyük hacimli kömür, tahıl vb.) taşınmasında tek alternatif olarak görülmektedir (Koban ve Keser, 2010: 185).

Demiryolu taşıma sistemi, kapasite bakımından denizyolu taşıma sistemi kadar büyük olmasa da, yüksek kapasitede yük taşıyabilen bir taşıma sistemi olma özelliğine sahiptir. Havayolu taşıma sistemi ise, denizyolu ve demiryolu taşıma sistemlerindeki kadar yüksek kapasiteye sahip olmasa da, hız üstünlüğünün vermiş olduğu üstünlükle, özellikle kolay bozulabilir yüklerin taşınmasında tercih edilen bir sistemdir. Karayolu taşıma sistemi de hemen her çeşit ve özellikteki yükü taşıyabilecek niteliktedir. Ancak, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşıma sistemlerinde kullanılan araçlara göre son derece sınırlı araç kapasitesine sahip olması, karayolu taşıma sisteminin yüksek hacimli yükleri taşımasını engellemektedir.

Trafiğin orantısız dağılımı, özellikle Avrupa Birliği ülkeleri arasında ve ülkeler içinde yığılmanın artmasına neden olmaktadır. Trafik sıkışıklığından etkilenmezlik özelliğine bağlı olarak, taşımanın hızı ve maliyet etkinliği de doğru orantılı olarak artmaktadır. Bunun tam aksine, bir taşıma sistemi trafik sıkışıklığından ne kadar fazla etkileniyorsa, hızı o derece azalmakta, maliyeti de yine o derece artmaktadır. Trafik sıkışıklığından etkilenmezlik açısından yapılan karşılaştırmada en zayıf sistemin karayolu taşıma sistemi olduğu ve bunun ülke ekonomileri için ciddi tehlikeler doğurduğu düşünülmektedir. Kaldı ki karayolunda yaşanan trafiğe bağlı sıkışıklığın, Avrupa'nın ekonomik açıdan rekabet edebilirliğine yönelik ciddi bir tehlike olduğu ve bunun tek başına 2001 yılı toplum gayri safi milli hâsılasının %0.5'ini etkilediği tespit edilmiştir (Avrupa Komisyonu, 2001a: 8).

Demiryolu taşıma sisteminde görülen trafik yoğunluğu, karayolu taşıma sisteminde görülen yoğunluğa kıyasen daha seyrektir. Hatta demiryolu taşıma sisteminin, karayolu taşıma sisteminin trafik yükünü azalttığı da ileri sürülmektedir (Koban ve Keser, 2010: 212). Ne var ki kötü hava şartlarına bağlı olarak ortaya çıkan trafik sıkışıklıkları nedeniyle, demiryolu taşıma sisteminin de en az karayolu taşıma sistemi kadar kilitlenebildiği düşünülmektedir. Havayolu trafiği ve hava taşıtlarının bu trafik doğrultusunda hareket etmesi gereğine bağlı olarak, havayolu taşıma sisteminde de yığılmalar oluşmaktadır. Avrupa'nın en büyük 50 havalimanının neredeyse yarısında görülen sıkışıklık karşısında, Avrupa Komisyonu (2001a: 38), Avrupa Taşıma Politikası'nı belirlediği "2001 Beyaz Kitabı"nda (2001 White Paper), havayolu işletmelerine, uçuş başına taşıyabilecekleri kişi sayısını

arttırmalarını ve buna bağlı olarak uçak hacimlerini genişletmelerini tavsiye etmektedir. Denizyolu taşımasında da, havayolu taşımasında görüldüğü gibi, özellikle taşıma aracının bulunduğu limana bağlı olarak yığılmalar ortaya çıkmaktadır. Ne var ki denizyolu taşımasında taşınan yük ve yolcuların, taşıtın hacim büyüklüğü dolayısıyla bu yığılmalardan havayolu taşıması kadar çok etkilenmediği değerlendirilmektedir.

Çevre kirliliği, taşıma sistemlerinin hemen hepsinin değişik seviyelerde neden olduğu ve özellikle son yıllarda azaltılması için devletler tarafından çaba gösterilen bir husustur. Karayolu taşıma sisteminin, küresel ısınmaya en çok sebebiyet veren taşıma sistemi olmasına bağlı olarak, benimsenmeye başlanan çevre koruyucu önlemler, karayolu taşımacılığı yapan işletmelerin kâr oranlarını olumsuz yönde etkilemektedir (TCBDTA, 2010: 5).

Denizyolu taşıma sistemi, olağan durumlarda karayolu taşıma sistemine göre çevreye daha duyarlı bir taşıma sistemi iken, bir deniz kazasının gerçekleşmesi sonrasında, özellikle kazaya maruz kalan deniz aracının bir petrol tankeri olması durumunda, deniz çevresinde önemli derecede kirlilik yaratabilmektedir. Son yıllarda Avrupa Birliği ve üye ülkeler, yüksek kalite standartları belirleyerek ve deniz güvenlik mevzuatını geliştirerek çevresel kirliliği önleme çabası içine girmişlerdir (Avrupa Komisyonu, 2007: 7). Avrupa Komisyonu (2001a: 95), bu amaçla, liman devleti denetimlerinin arttırılması, kalite standartlarının yükseltilmesine ilişkin mevzuat çalışmalarının hızlandırılması, tek cidarlı tanker üretiminin sonlandırılması, deniz kirliliğinden etkilenenlere ilişkin bir tazmin sistemi kurulması ve bir Avrupa Deniz Güvenliği Merkezi kurulması tavsiyelerinde bulunmuştur.

Demiryolu taşıma sisteminin, enerji tüketimi açısından diğer taşıma sistemlerine göre daha güçlü olduğu ancak, büyük miktarda yük ve yolcu taşıması ile birim başına düşen yakıt tüketiminin az olması nedeniyle, diğer taşıma sistemlerine kıyasen, çevreye daha az zarar verdiği tespit edilmektedir. Nash (2012), demiryolu taşıma sisteminin özellikle çevreye duyarlılığının, taşıyabildiği büyük kitlelerin ve merkez noktalara ulaşılabilirliği sağlamasının, tercih edilirliğinde önemli etkenler olduğunu ifade etmektedir. Özellikle Kanada, Rusya ve ABD'de, bu yönüyle de demiryolu taşıma sistemi en çok tercih edilen yük taşıma sistemi olarak kullanılmaktadır (UNECE, 2011b:96). Havayolu taşıma sistemi ise, demiryolu

taşıma sistemine göre daha az miktarda yük ve yolcu taşıyabildiğinden, birim başına yakıt tüketimi ile çevreye vereceği zarar, demiryolu taşıma sistemine göre daha fazla olmaktadır.

1.3. TAŞIMA SİSTEMLERİNİN GENEL OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ VE TAŞIMA SİSTEMLERİNİ BÜTÜNLEŞTİRMEYE YÖNELTEN GELİŞMELER

Taşıma sistemleri yukarıda, belirli özellikleri açısından karşılaştırılmıştır. Bazı özellikler, taşıtan ve taşıyıcıdan oluşan taşıma ilişkisi taraflarınca diğerlerine üstün tutulmakta ve taşıma sistemi tercihi bu şekilde yapılmaktadır. Örneğin, günümüz modern lojistik strateji ve uygulamalarının hedefleri arasında, maliyeti düşürmek ve hızı arttırmak ilk sırada yer almaktadır (Keser, 2011a: 390).

Tablo 14 ile taşıma sistemleri çeşitli kriterlere göre karşılaştırılmakta ve her bir özellik açısından farklı taşıma sisteminin güçlü ve zayıf olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo 14: Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması

Özellik	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
Güvenlik ve Emniyet	Çok Zayıf	Güçlü	Zayıf	Orta
Hız	Orta	Zayıf	Çok Zayıf	Güçlü
Maliyet Etkinliği	Zayıf	Orta	Güçlü	Çok Zayıf
Esneklik ve Bulunabilirlik	Güçlü	Orta	Çok Zayıf	Zayıf
Kapasite ve Yük Çeşitliliği	Çok Zayıf	Orta	Güçlü	Zayıf
Trafik Sıkışıklığından Etkilenmezlik	Çok Zayıf	Zayıf	Güçlü	Orta
Çevreye Duyarlılık	Çok Zayıf	Güçlü	Zayıf	Orta

Kaynak: Asıcı ve Tek, 1985: 206; Bloomberg ve diğerleri, 2002: 101; UNCTAD, 2004: 9; Keskin, 2011b: 422

Taşıma sistemlerinin çeşitli özelliklerine göre zayıf ve güçlü olduğunun değerlendirilmesinde amaç, en uygun taşıma sisteminin kullanılması suretiyle oluşturulacak bütünleşik taşıma sisteminin temelini oluşturmaktadır (UNECE, 2011b: 95). Nitekim bu bütünleşik taşıma sistemi, taşıma sistemlerinin, yukarıda belirtilen zayıf özellikleri giderilmek ve güçlü özellikleri saklı tutulmak suretiyle, aralarındaki dengenin kurulmasıyla yaratılabilecektir (Nes, 2002: 1).

Avrupa Komisyonu, Avrupa Taşıma Politikası'nı belirlediği "2001 Beyaz Kitabı"nda beş adımda taşıma sistemlerindeki dengenin sağlanabilmesi için gerçekleştirilmesi gereken ilkeleri belirlemiştir. Buna göre, taşıma sistemleri arasındaki dengenin sağlanabilmesi için; karayolu taşıma sisteminde kalitenin arttırılması, demiryolu taşıma sisteminin yenilenmesi, havayolu taşıma sisteminde gelişimin kontrol altında tutulması, denizyolu taşıma sisteminden mutlaka faydalanılması ve taşıma sistemlerinin birbirlerine bütünleştirilmesi gerekmektedir. Aşağıda, taşıma sistemlerini bütünleştirmeye yönelten belli başlı gelişmeler incelenmektedir.

1.3.1. Teknolojik Gelişmeler

20. yüzyılın ortalarından itibaren dünya çapında başlayan teknolojik gelişmeler, ticaretin ve buna bağlı olarak taşıma sektörünün gelişmesine yol açmıştır. Ticaret geliştikçe, taşımada özellikle hız, güvenlik, maliyet etkinliği gibi özelliklerin tek bir taşımada toplanması, taşımacılık müşterileri için önemli hale gelmiştir.

Dünya çapında yaşanan birtakım teknolojik gelişmeler taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesinde önemli rol oynamışlardır. Bu gelişmelerden en önemlisi konteynerleşme hareketidir. Yüklerin, tek bir mühürlü taşıma birimi içerisinde taşınabilmesi düşüncesi ilk defa İngiliz James Anderson tarafından 1801'de ortaya atılmış ancak bu düşünce hemen uygulamaya dökülememiştir (Palmer ve Degiulio, 1989: 286). Amerikalı Malcolm McLean ise, 1930'lu yılların sonlarına doğru, parça yüklerin elleçlenmesi ve birden çok parçanın bir yerden başka bir yere taşınmasının bir defada yapılabilmesi düşüncesinden yola çıkarak, ABD'nin New Jersey Hoboken limanında yükleri araçlara doldurup, bu araçları gemilere bindirmeye başlamıştır.

Konteyner[6] adı verilen taşıma biriminin, taşıma hayatına katılımı ile birlikte, farklı taşıma sistemlerinin güçlü özelliklerinin aynı taşıma birimi ile bütünleştirilmesine ilişkin önemli bir adım atılmıştır (Faria, 2009: 290).

Ekonomik ve işletimsel üstünlükleri nedeniyle, taşıtanların tercih ettikleri ve bu şekilde ilk kullanımından bu yana artan taleple gelişen bu hareket, konteynerleşme ya da konteyner devrimi olarak tanımlanmaktadır (Nasseri, 1988: 232)**.** Günümüzde artık konteyner taşıması, yüklerin uluslararası taşınmasının önemli bir kısmını oluşturmaktadır (Crainic ve Kim, 2007: 470). Tablo 15, 1980 ve 2015 yılları arasında yaşanan ve tahmin edilen konteynerleşme hacim ve büyüme oranlarını göstermektedir. Tablo 15 incelendiğinde, konteynerleşmenin devamlı şekilde büyüyen bir sektör olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo 15: Dünyada 1980 - 2015 Yılları Arasında Yaşanan ve Tahmin Edilen Konteynerleşme Hacim ve Büyüme Oranları (milyon TEU/%)

Yıl	Konteyner Hacimleri	Büyüme Oranı
1980	13.5	-
1990	28.7	7.8
2000	68.7	9.1
2010	138.9	7.3
2015	177.6	5.0

Kaynak: UNESCAP, 2011: 33

Konteynerleşme**,** teknolojik gelişmelerin etkisiyle ortaya çıkmış ve taşıma hayatında aranan güvenlik ve emniyet, maliyet etkinliği ve hız gibi özelliklerin hepsine tek bir taşımada cevap verilmesine zemin hazırlamıştır. Nitekim konteynerleşme; taşımanın mühürlenmiş birimlerle gerçekleştirilmesine olanak sağlaması nedeniyle aktarma, çalınma, kayıp ve hasara ilişkin ortaya çıkabilecek *güvenlik* sorunlarını önlemekte, farklı gönderenlere ait yüklerin gruplanarak aynı birim içinde yüklenebilmesine olanak sağlaması ile paketleme ve depolama gibi

[6] Konteyner gönderilecek yüklerin içine konulduğu büyük bir kap veya kutudur ve ilk yüklemeden sonra konteyner içerisindeki yükler son terminal noktasına kadar bir daha ellenmez (Asıcı ve Tek, 1985: 229).

aşamaları ortadan kaldırıp taşıma masraflarını azaltarak *maliyet etkinliği* sağlamakta ve yük elleçleme gibi aşamalarda *sürati* arttırarak yük teslimatını hızlandırmaktadır (Asıcı ve Tek, 1985: 229; Briant, 1996: 22; Beresford ve diğerleri, 2008: 5).

Konteynerleşmenin teknolojik ilerlemeler ile birlikte gelişmesi, modern taşıma model ve uygulamalarını da önemli bir şekilde etkilemiştir (Sabatino, 1994: 11; UNCTAD, 2003b: 4). Konteynerleşme, yük elleçleme tekniklerindeki devrimsel değişiklikleri meydana getirirken, aynı zamanda bu elleçleme tekniklerine uygun yeni tür ve özellikte gemilerin ortaya çıkmasına da neden olmuştur (Briant, 1996: 22). İlk konteyner taşıması; 1956 yılında Pan Atlantic Steamship'in, IDEAL X ve ALMENA isimli iki tankerini, güvertesinde konteyner taşıyabilecek şekle dönüştürmesi ve New York ve Houston arasında işlemek amacıyla tasarlaması sonucunda, 27.04.1956 tarihinde IDEAL X'in Newark limanından Houston'a yaptığı sefer ile gerçekleşmiştir (Palmer ve Degiulio, 1989: 288). Konteynerleşmenin gemi teknolojilerine ilk etkisi bu şekilde ortaya çıkarken, gerçek anlamda konteynerleşmenin gemi teknolojilerine etkisi ve konteyner gemisi olarak yeni bir gemi türünün taşıma hayatında yerini alması, bundan yaklaşık 10 yıl sonra, 06.05.1966 tarihinde gerçekleşmiştir. Konteyner gemilerinin 1960'lı yıllarda ortaya çıkmasıyla tarifeli hat taşımacılığı sektöründe de devrim yaşanmıştır. İlk tarifeli hat taşımacılığı, yine konteyneri icat eden Mc Lean'in kurucusu olduğu Sea Land tarafından gerçekleşmiştir.

Yük taşıma birimi olan konteynerlerde ve bu birimleri taşıyabilecek şekilde tasarlanmış konteyner gemilerinde yaşanan gelişmelerin yanısıra, bilişim teknolojisinde yaşanan gelişmeler de, taşıma sistemlerinin bütünleşmesini etkileyen önemli teknolojik gelişmelerden biri olarak değerlendirilmektedir. Kaldı ki taşıtan ya da taşıma hizmeti sunan aktörlerin, internet gibi bilişimsel donanımlardan uzak olmalarının, taşıma ve lojistik ağından da o kadar uzak olmalarına neden olacağı ve haberleşme ile iletişim ağlarının taşıma sisteminde kullanımının kesin bir gereklilik olduğu belirtilmektedir (UNCTAD, 2003a: 6).

Bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelere paralel olarak, taşımada bilgisayar sistemleri ve yazılımlarının geniş bir şekilde kullanılmaya başlaması, taşıma hareketlerinin zamanlanması ve etkin bir şekilde depo ve stok seviyelerinin belirlenebilmesi açısından önemli olmuştur (UNCTAD, 2004a: 3). Akıllı Taşıma

Sistemleri (ITS) olarak adlandırılan sistemlerin gelişimi ile birlikte elektronik ortamda taşıma işlemlerinin planlama ve yürütülmesi mümkün kılınmış, bu sistemler ile gerçek zamanlı olarak taşıma işlemleri üzerindeki kontrol ve işbirliği artmıştır (Crainic ve Kim, 2007: 528). Bu şekilde bilişim teknolojileri, birden çok tarafın bulunacağı ve taşımaya ilişkin birden çok işlemin yapılmasının gerekli olduğu, bütünleştirilmiş bir taşıma sisteminde, tarafların ve taşıma sistemlerinin arasındaki işbirliğinin etkili bir şekilde düzenlenmesine katkıda bulunmaktadır (UNCTAD, 2003a: 4).

1.3.2. Ekonomik Gelişmeler ve Küreselleşme

Taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesinde, teknolojik gelişmelerin yanısıra, birtakım ekonomik etkenlerin de önemli katkısı bulunmaktadır. 1950 ve 1960'lı yıllarda batılı ülkelerin, 1970'li yıllarda ise özellikle Güneydoğu Asya'daki ülkelerin ekonomilerinde görülen gelişmeler, uluslararası ticaretin ve buna bağlı olarak taşımanın gelişimine doğrudan etkide bulunmuştur. Dünya ekonomisinin geleneksel yapısı, bu yıllardan itibaren, üretim ve işletimin uluslararası alanda gerçekleştirilmesine doğru kaymıştır (Briant, 1996: 19).

Dünya ekonomisi, üretimde uluslararası hale geldikçe bütünleşmeye başlamış ve dünya çapında imalatçıların, tedarikçilerin ve hatta yeni müşterilerin küresel taşıma hayatında yer almalarını sağlamıştır (UNCTAD, 2004a: 3). Dünya ekonomisinin küreselleşmesi, üretici ve tüketicilerin mekânsal olarak dağılımına yol açmış, 1960 ve 1980 yılları arasında endüstriyel üretimin ve uluslararası ticaretin Tayvan, Güney Kore, Hong Kong ve Singapur gibi Pasifik ülkelerine kayması, Asya'nın uluslararası ticaretteki payını bu yıllar arasında iki katına çıkarmasına neden olmuştur (Briant, 1996: 20). Bu noktada küreselleşmenin, lojistik ve taşımanın bütünleştirilmesindeki etkisi ortaya çıkmaktadır. Nitekim taşımacılık müşterileri, küreselleşen dünyada önemli lojistik hizmetleri karşılayabilmek amacıyla, sadece tek bir taşıma sisteminin yetmediği, her bir taşıma sisteminin zayıf özelliklerinin giderildiği ve en az iki farklı taşıma sisteminden hizmet alınmasının önemli bir gereklilik haline geldiği bütünleşik taşıma sistemini benimsemiş ve kullanmaya başlamışlardır. Özellikle batı yarımküreye doğru yayılan ticaret merkezlerine

denizyolu taşıması kullanılmak suretiyle, Panama kanalı aracılığı ile ulaşılabilmesi imkânı ve aynı şekilde Orta Doğu'ya yapılacak taşımalarda karayolu ve demiryolu taşıma sistemlerine yapılan yatırımlar, bu ülkeler arasında birden fazla taşıma sisteminin etkili kullanımını da gerekli hale getirmiştir (UNCTAD, 2003a: 5).

Küreselleşme ve taşıma sistemlerinin bütünleşmesi, birbirini doğru orantılı olarak etkileyen süreçlerdir (UNCTAD, 2003a: 12). Küreselleşen dünyada sadece tek bir taşıma sistemi ile taşımanın gerçekleştirilmesi coğrafik ya da teknolojik nedenlerle kısıtlanmakta ve bu nedenle taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Aynı şekilde tekli taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi, küreselleşmenin gelişmesinde önemli rol üstlenmektedir.

1.3.3. Taşımacılık Alanında Görülen Serbestleşme (Deregülasyon) Eğilimleri

Düzenleme (regülasyon), en genel anlamıyla, ele alınan sektöre ilişkin faaliyet kurallarının konulması, kontrol ve sınırlamaların zorlanmasıdır (Delice ve diğerleri, 2001: 103). Bu çerçevede düzenleme, düzenleyici otoritenin, kurumların karar ve davranışlarına, kendi sosyal amaç fonksiyonunu maksimize etmek için, getirdiği kurallar ve kısıtlamalar olarak tanımlanmaktadır (Yay ve diğerleri, 2001: 61). Ne var ki devletin belirli bir sektöre idari, iktisadi veya sosyal anlamda yoğun müdahalesi, sektörde rekabetin gerçekleşmesini engellemektedir.

1938 yılında yürürlüğe giren bir kanunla, ABD'de Sivil Havacılık İdaresi, havacılık sektörünün düzenlenmesi amacıyla yetkilendirilmiştir. Bu yetki ile idare; en fazla iki, çoğu hatlarda da yalnızca tek işletmenin taşımacılık yapmasına izin vermiş ve hatta taşıma ücretlerini belirleyerek havayolu taşımacılığı sektöründe rekabetin ortadan kalkmasına neden olmuştur. Rekabetin olmadığı bir sistemde ise fiyatlar yükselmiş ve verimlilik üzerine iyileşme yaşanamamıştır (Özenen, 2003: 12). Bu nedenle ABD'de 1978 yılında alınan serbestleşme (deregülasyon) kararıyla bu alanda bir kırılma noktası oluşmuş ve devletin piyasalar üzerindeki müdahalesinin ve kamu düzenlemelerinin kaldırılması ile serbest ticaretin yaygınlaştırılmasını ifade eden serbestleşme kavramı ortaya çıkmıştır.

Dünya ekonomisinde özellikle 1990'lı yılların başından itibaren ulusal sermaye piyasalarının hızla liberalleşerek uluslararası hale gelmesiyle birlikte, mal ve hizmetlerin yanında, sermaye faktörünün de küresel anlamda hareketi gündeme gelmiştir (Başoğlu, 2000: 80). 1980'li yıllardan beri öncelikle ABD ve İngiltere'de başlayan ulusal finans piyasalarındaki kontrol ve sınırlandırmaların kaldırılması süreci, ardından birçok gelişmekte olan ülkede uygulanan istikrar ve yapısal uyum programlarına bağlı olarak hız kazanmıştır.

Dünyada 1980'li yıllarda başlayan ve ilgili sektördeki rekabetin artmasına ve verimliliğin sağlanmasına yönelik olan serbestleşme hareketi, taşıma sektöründe de kendisini göstermeye başlamıştır. Nitekim etkili bir taşıma sistemi için, rekabet edebilirlik esaslı bir ön şart olarak değerlendirilmektedir (Avrupa Komisyonu, 1997: 1).

Devletin yoğun müdahalesinin azaltılması ve bu şekilde taşıma aktörlerinin taşıma sistemlerini etkili şekilde kullanabilmeleri seçeneğinin kendilerine bırakılması, bu sistemlerin bütünleştirilebilmesine de olanak sağlamıştır. Son yirmi yıl içinde teknolojik gelişmeler ve devletlerin taşıma alanında yaptıkları yasal serbestleştirmeler, taşıyıcıların özelliklerinde değişiklikler meydana getirmiştir (D'este, 1996: 6; Gray ve Kim, 2001). Bu şekilde özellikle çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin ortaya çıkması, taşıyıcının sadece denizyolu konteyner taşımacılığı işletmesi ya da sadece demiryolu taşımacılığı işletmesi ile sınırlı olmayacağı sonucunu da beraberinde getirmiştir (Deveci, 2010: 21). Rekabetin yükselmesi ve devletin bu alanda baskısının ortadan kaldırılmasıyla, yükleme boşaltma müteahhitleri (stevedore), demiryolu işleticileri ve karayolu işleticileri, geleneksel faaliyetlerini geniş çapta yeniden yapılandırarak ve yeniden keşfederek, bütünleştirilmiş faaliyetlerde bulunmak suretiyle üçüncü taraf hizmet tedarikçisi (third party logistics provider) konumuna geçebilmişlerdir (Everett, 2002: 36).

Türkiye'de, taşıma sektöründe gerçekleştirilen mevzuat uyum değerlendirmesinde; kamu oyuncusu olan devletin ağırlığı, karayolu taşıma sisteminde bulunmasa ve denizyolu taşıma sisteminde az olsa da, bu ağırlığın havayolu taşıma sisteminde güçlü ve hatta demiryolu taşıma sisteminde ise çok güçlü olduğu değerlendirilmektedir (Ülgen, 2007). Bu durum, Türkiye açısından taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi sürecinde önemli bir engel olarak değerlendirilse de

taşımada serbestleşme eğilimleri, özellikle kamu oyuncusunun gücünün fazla hissedildiği demiryolu ve havayolu taşıma sistemlerinde, 2000'li yıllardan itibaren yoğunlaşmaya başlamıştır. Nitelim TCDD, Türkiye'deki demiryolu taşıma sektörüne dinamizm getirmek, rekabeti arttırmak ve daha iyi hizmet vermek amacıyla, özel sektöre demiryollarında kendi trenlerini işletme hakkı vermeye başlamış, 2005 yılında yaklaşık olarak 25 özel işletme faaliyete başlamıştır (Kasapoğlu ve Cerit, 2011: 65).

1.3.4. Ulaştırma Politikalarındaki Gelişmeler

Politikalar, faaliyetlerin yerine getirilmesinde çalışanlara yol gösteren genel hareket planlarıdır (Özer, 2010: 60). Taşımaya ilişkin politika geliştiren önemli uluslararası aktörler; Avrupa Komisyonu, UNECE, IMO, ICAO, OTIF, UNCTAD, Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Dünya Bankası ve Dünya Ticaret Örgütü'dür. Özellikle son yıllarda taşıma sektöründe yaşanan birtakım teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmeler, uluslararası örgütlerin taşıma politikalarını, taşıma sistemlerinin etkili kullanımı için bütünleştirilmeleri yönünde şekillendirmiştir. Bu örgütlere üye devletler ise, bu örgütlerin belirledikleri politikalar neticesinde alınan kararlar doğrultusunda hareket etmektedirler.

Avrupa Komisyonu (2001a: 14), taşıma politikasını belirlediği "2001 Beyaz Kitabı"nda, bütünleşik taşımanın gerçeğe dönüştürülmesini önererek bunun, birçok zayıf özelliği bulunan karayolu taşımasına karşı rekabetçi alternatiflerin geliştirilmesinde önemli olduğunu belirtmiştir. Bu amaçla Avrupa Birliği tarafından Marco Polo Programı düzenlenmiş ve taşıma sistemleri arasındaki işbirliği bu şekilde uluslararası alanda geçerli bir finansman programı ile desteklenmiştir (Avrupa Komisyonu, 2001a: 41). Yine Avrupa Komisyonu (2007: 3) denizyolu taşıma politikalarını belirlediği "2007 Denizyolu Taşıma Politikası" (Maritime Transport Policy 2007) başlıklı raporunda ise; yüklerin, farklı taşıma sistemleri kullanılmak suretiyle taşınmasının, maliyet etkini (cost efficient) ve sürdürülebilir (sustainable) bir ekonomik çevre için çok büyük öneme sahip olduğunu vurgulamıştır. Avrupa Komisyonu (2009: 8), 2009 yılında 2018 yılına kadar uygulayacağı denizyolu taşıma politikalarını belirlediği "2018 Denizyolu Taşıma Stratejisi" (Maritime Transport

Strategy 2018) başlıklı raporunda ise; bütünleştirilmiş taşıma çözümlerinin, basite indirgenmiş idari gereklilikler ile komisyon tarafından desteklenmesinin, taşımada gelişime kaydedilmesi açısından önemli olacağını değerlendirmiştir.

Avrupa Komisyonu (2011b: 12) "Rekabetçi ve Kaynak Etkili Taşıma Sistemine Doğru Tek Avrupa Taşıma Bölgesi Yol Haritası" (Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System) başlıklı raporunda; taşımada hizmet kalitesi sağlama yönündeki politikanın, taşıma hizmetlerinde sıklık, güvenilirlik, konfor ile taşıma hizmetlerine kolay erişilebilirlik ve taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi ile gerçekleşebileceğini ifade etmiştir. Raporda ayrıca, etkili ve bütünleşik bir taşıma sisteminin öncülünün, bütünleşik taşıma sistemlerinde sorumluluk rejimlerinin belirlenmesi olduğu değerlendirilmiştir (Avrupa Komisyonu. 2011b: 19). Sonuç olarak Avrupa Komisyonu (2012), sürdürülebilir ve etkili bir taşıma sistemi gerçekleştirebilmek için politikasını; çeşitli taşıma sistemlerinin aynı taşıma zincirinde bütünleştirilebileceği bir sistem yaratmak olarak belirlemiş ve bunun yük taşımasının geleceği için anahtar çözüm olduğunu değerlendirmiştir.

UNCTAD (2010: 155), "2010 Denizyolu Taşımacılığının Analizi" (Review of Maritime Transport 2010) başlıklı raporunda; etkili taşımanın gerçekleşmesi için yapılması gerekenin, bütünleştirilmiş taşıma koridorları tesis etmek ve lojistik hizmetlerinin gerçekleştirilmesi için altyapı sağlamak olduğunu belirtmektedir.

UNESCAP (2012: 3) ise, Asya ve Pasifik ülkelerinde gerçekleşen taşımalara ilişkin politikalarını belirlediği "2012 Hükümetlerarası Taşıma Konferansı Raporu"nda (Report of the Ministerial Conference on Transport 2012) birçok ülkede etkili taşıma lojistiğinin geliştirilebilmesinin, taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi ile gerçekleşebileceğini değerlendirmiştir.

UNECE (2011b: 10) de, 2011 yılında hazırlamış olduğu "UNECE Bölgesi İçinde Sürdürülebilir Gelişim İçin Taşıma" (Sustainable Development for Transport in UNECE Region) başlıklı raporunda; lojistik ve taşıma zincirlerine ilişkin olarak ortaya çıkan sorunlara karşı getirilen bütünleşik taşıma çözümünün, hükümetlerin bu sistemi düzenledikleri hukuk normları ile etkili kullanılabileceği değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, taşımaya yönelik politika oluşturan önemli uluslararası aktörler, özellikle son yıllarda gerçekleşen teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmeler paralelinde, etkili bir taşıma ve lojistik sistemin yaratılmasında, taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi ve bu bütünleşik sisteme yönelik hukuki çerçeve düzenlenmesi gereğine odaklanmaktadırlar. Ancak, çalışmanın sonraki bölümlerinde inceleneceği gibi, bütünleşik taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli bir hukuk normunun uluslararası alanda hâlihazırda yürürlükte bulunmaması, sistemin etkili bir şekilde işletilmesini önlemektedir.

İKİNCİ BÖLÜM
BÜTÜNLEŞİK BİR TAŞIMA SİSTEMİ OLARAK ÇOKLU TAŞIMA SİSTEMİ VE ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU

2.1. BÜTÜNLEŞİK TAŞIMA SİSTEMİNE İLİŞKİN KAVRAMLAR

Çalışmanın önceki bölümünde, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolundan oluşan temel taşıma sistemlerinin birtakım kriterler açısından farklı güçlü ve zayıf özelliklere sahip olduğu değerlendirilmiştir. Etkili bir taşımanın ise, her bir taşıma sisteminin güçlü özellikleri bir araya getirilmek suretiyle ve teknolojik, ekonomik, sosyal ve politik değişimler doğrultusunda geliştirilen bütünleşik bir taşıma sistemi ile gerçekleştirilebileceği sonucuna varılmıştır.

1960'lı yıllarda benimsenmeye başlanan ve günümüze kadar geçirdiği gelişim süreci ile küresel ticaret hayatını önemli bir şekilde etkileyen bütünleşik taşıma sistemini ifade etmek amacıyla kullanılan kavramların çokluğu, sistemde kavram kargaşası yaşanmasına neden olmaktadır. Nitekim bütünleşik taşıma sistemini ifade etmek amacıyla, İngilizce ve Türkçe çok sayıda kavram ve terimin kullanıldığı görülmektedir. Bu kavramlar, genel olarak; "multimodal transport" kavramı karşılığında kullanılan "çoklu taşıma", "intermodal transport" kavramı karşılığında kullanılan "sistemlerarası taşıma", "combined transport" kavramı karşılığında kullanılan "kombine taşıma", "through transport" kavramı karşılığında kullanılan "doğrudan taşıma", "door to door transport" kavramı karşılığında kullanılan "kapıdan kapıya taşıma" ve 6102 sayılı TTK lafzında yer alan "değişik tür araç ile taşıma" olarak tespit edilmektedir. Bu kavramlar, çalışmanın bir sonraki bölümünde tespit edildiği gibi, aralarındaki ince farklılıklara rağmen, literatür ve uygulamada birbirleri yerine de kullanılmaktadır. Ancak, bütünleşik bir taşıma sistemini tanımlamak amacıyla kullanılacak kavrama ilişkin birlik, hâlihazırda sağlanmış değildir. Bu nedenle, çalışmanın bu bölümünde öncelikli olarak bu sistemi ifade etmek noktasında yaşanan kavram kargaşasını gidermek amaçlanmaktadır.

Bütünleşik bir taşıma sistemini ifade etmek amacıyla kullanılacak kavramların yanısıra, sistemin unsurları ile güçlü ve zayıf özellikleri de çalışmanın bu bölümünde incelenmiştir. Çoklu taşıma sistemini uluslararası alanda düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli hukuk normu eksikliği, sistem taraflarının hukuki korumadan uzak bir şekilde taşımayı gerçekleştirmelerine neden olmakta ve bu eksiklik, sistemin maliyet etkinliği sağlama faydasının gerçekleşmesine engel olmaktadır.

2.1.1. Çoklu Taşıma (Multimodal Transport)

Bütünleşik bir taşıma sistemini ifade etmek amacıyla uluslararası alanda kullanılan en genel geçer tanım, yürürlüğe girmesi için öngörülen otuz imzalık yetersayıya ulaşamadığı için hâlihazırda yürürlüğe girmemiş olan ve sistemi, yeknesak ve emredici bir şekilde düzenleyen tek uluslararası sözleşme olan 1980 tarihli "Çoklu Taşıma Sözleşmesi"nin (Multimodal Tranport Convention; MTC) 1/1. maddesinde yer almıştır. Bu hüküm uyarınca çoklu taşıma; "*yüklerin, en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak üzere, çoklu taşıma sözleşmesi kapsamında, bir ülkedeki noktadan teslim alınıp farklı bir ülkede kararlaştırılan yere teslim edilmesinin, çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından gerçekleştirildiği taşıma"* olarak tanımlanmıştır.

UNECE (1981: 135), 1981 yılında hazırlamış olduğu "19 numaralı Tavsiye Kararı"nda, çoklu taşımayı; "*yüklerin, taşımayı üstlenen tarafından, teslim alındıkları yerden, teslimat için kararlaştırılan yere, en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle, tek bir taşıma sözleşmesi altında taşınması*" olarak tanımlamıştır. Avrupa Birliği İstatistik Sınıflandırma Komisyonu (European Statistics; EUROSTAT), Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (European Conference of Ministers of Transport; ECMT) ve UNECE'nin, 1997 yılında birlikte hazırladıkları, "Taşıma İstatistikleri Sözlüğü" (Glossary For Transport Statistics) başlıklı çalışmalarında ise çoklu taşıma; "*yükün en az iki taşıma sistemi kullanılmak suretiyle taşınması*" olarak tanımlanmaktadır (EUROSTAT, ECMT ve UNECE, 1997: 2).

UNECE (2001: 16), 2001 yılında hazırlamış olduğu "Kombine Taşımacılık Terminolojisi" (Terminology on Combined Transport) başlıklı raporunda, çoklu

taşıma sistemini 1981 yılında ifade etmek amacıyla kullandığı tanımı sadeleştirmiş ve sistemi ifade etmek amacıyla, EUROSTAT ve ECMT ile birlikte 1997 yılında kabul ettiği tanımlamanın aynısını kullanmıştır. Avrupa Komisyonu (2003: 5) da, "Taşıma Aracılarına İlişkin Çalışma" (Study On Freight Integrators) başlıklı raporunda çoklu taşımayı tanımlarken, MTC'de yer verilen tanıma atıfta bulunmuştur.

Palmer ve Degiulio (1989: 283), çoklu taşımayı; "*belirli bir yükün, farklı taşıma sistemleri kullanılmak suretiyle taşınması*" olarak tanımlamıştır. Denniston ve diğerleri (1990: 517) de, bu tanıma benzer bir şekilde çoklu taşımayı; "*yüklerin bir noktadan başka bir noktaya, çeşitli taşıma sistemleri ile ve tek bir taşıma belgesi uyarınca taşınması*" olarak tanımlamış ve farklı taşıma sistemleri kullanılması gereğinin yanısıra tek bir taşıma belgesi kullanımının da çoklu taşımada var olması gereğine vurguda bulunmuştur.

Nes (2002: 9), çoklu taşımayı yolcu taşıması açısından değerlendirmiş ve sistemi; "*bir yolculuk için özel ve kamusal taşıma hizmetlerinin kendi içerisindeki birleşimi ile birden fazla taşıma sisteminin kullanılması ile gerçekleşen taşıma*" olarak tanımlamıştır. Monroe ve Stewart (2005: 272) ise, çoklu taşımayı; "*yüklerin birden fazla taşıma sistemi kullanılmak suretiyle, ama mutlaka denizyolu taşıma sistemini ihtiva edecek şekilde taşınması olarak*" tanımlamakta ve çoklu taşımanın olmazsa olmaz şartını, denizyolu taşıma sistemini ihtiva etmesi olarak belirlemektedir. Keskin (2011b: 421) ise, çoklu ulaştırmacılık olarak ifade ettiği sistemi; "*yüklerin farklı taşıma araçlarıyla birden fazla taşıma sistemi kullanılmak suretiyle taşınması*" olarak tanımlamaktadır.

Yukarıda yapılan tanımlamalar ışığında, çoklu taşıma için yapılan tüm tanımlamaların ortak unsurunun; yükün en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle taşınması olduğu değerlendirilmektedir.

2.1.2. Sistemlerarası Taşıma (Intermodal Transport)

EUROSTAT, ECMT ve UNECE (1997: 2), tarafından hazırlanan "Taşıma İstatistikleri Sözlüğü" uyarınca sistemlerarası taşıma; "*yüklerin (tek ve aynı taşıma birimi veya aracı içerisinde), ardışık taşıma sistemleri aracılığı ile ve taşıma*

sistemlerinin değiştirilmesi durumunda dahi yükün kendisi elleçlenmeksizin taşınması" olarak tanımlanmıştır.

UNECE (2001: 17), "Kombine Taşımacılık Terminolojisi" başlıklı raporunda ise, EUROSTAT ve ECMT ile birlikte 1997 yılında yapmış olduğu tanımlamanın kapsamını biraz daha genişleterek, bu taşımayı; "*yüklerin tek ve aynı taşıma birimi veya karayolu taşıtı içerisinde, ardışık iki veya daha fazla taşıma sistemleri aracılığıyla ve taşıma sistemlerinin değiştirilmesi durumunda dahi yükün kendisinin elleçlenmeksizin taşınması"* olarak tanımlamıştır. Bu şekilde, karayolu taşıtı içerisinde bulunan yüklerin taşınması, tanımdaki diğer şartların da sağlanması koşuluyla, sistemlerarası taşıma kapsamında sayılmaktadır.

Martin'e (1988: 8) göre, sistemlerarası taşıma; "*tek bir taşıyıcının, tüm taşımayı düzenlemesi ile yüklerin çeşitli taşıma sistemleri kullanılarak bir noktadan ya da kalkış limanından diğer bir noktaya ya da varış limanına aktarılması*"dır. Leibson ve Penner (1996: 6) ise, 1996 yılında Amerika'da taşıma sektöründe yer alan 72 aktör ile yapmış olduğu anket sonucunda, sistemlerarası taşımayı; "*kişi ve yüklerin, enerji tasarrufu ve maliyet etkinliği yaratacak şekilde, birden çok taşıma sistemi kullanılmak suretiyle, kalkış ve varış noktaları arasında bir bağ kurulmak suretiyle taşınması"* olarak tanımlamıştır.

Monroe ve Stewart (2005: 228), sistemlerarası taşımayı; "*yüklerin konteyner adı verilen büyük taşıma birimleri vasıtasıyla ve özel elleçleme ekipmanları kullanılmak suretiyle, lojistik esneklik yaratmak, işgücünü en aza indirmek, sevkiyat teslim zamanlarını azaltarak işletme masraflarını minimize etmek amacıyla, hızlı taşınmasını sağlayan bir sistem"* olarak tanımlamıştır. Crainic ve Kim (2007: 467) ise, sistemlerarası taşımayı; "*bir kişi ya da yükün, yükleme yerinden boşaltma yerine, en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak ve bir taşıma sisteminden diğer taşıma sistemine aktarımını bir sistemlerarası terminalde gerçekleştirmek suretiyle, yükün kendisinin değil ama taşıma biriminin elleçlenmesi ile gerçekleşen taşıma*" olarak tanımlamıştır.

Koban ve Keser (2010: 80) sistemlerarası taşımayı; "*yükün, kap ve konteynerler içerisinde, kapıdan kapıya taşımacılık kapsamında, en az iki farklı taşıma sistemi (karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu) kullanılarak, nihai varış yerine ulaştırıldığı taşımacılık türü*" olarak ifade ederken, Genç (2009: 114) bu

taşımayı; "*iki veya daha fazla taşıma sisteminin ortak kullanımı*" olarak nitelendirmektedir.

Yukarıda yapılan tanımlamalar ışığında sistemlerarası taşıma için yapılan tanımlamaların genelinde vurguda bulunulan unsurların; (i) yükün en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle ve (ii) yükün kendisi elleçlenmeksizin, tek bir taşıma birimi ile taşınması olduğu değerlendirilmektedir. Ancak, çalışmanın bu bölümünde yer verilen bazı tanımlamalarda, sistemlerarası taşımayı ifade etmek amacıyla yükün kendisi elleçlenmeksizin vurgusuna atıfta bulunulmayıp, çoklu taşıma kavramının tanımlanmasında yer verildiği gibi, en az iki farklı taşıma sisteminin kullanılması vurgusu ile yetinilmiş olduğu tespit edilmektedir. Bu durum literatürde yaşanan kavram kargaşasını göstermektedir.

2.1.3. Kombine Taşıma (Combined Transport)

UNECE (1981: 136), 1981 yılında hazırlamış olduğu "19 Numaralı Tavsiye Kararı"nda kombine taşımayı; "*bir pasif taşıma aracının, çekme niteliği olan ve enerji tüketen aktif bir taşıma aracı tarafından taşındığı, taşıma araçları birleşimi*" olarak tanımlamaktadır. Ancak UNECE (2001: 18), 2001 yılında hazırlamış olduğu "Kombine Taşımacılık Terminolojisi" başlıklı çalışmasında ise kombine taşımayı; "*bütünleşik taşımacılıktaki taşıma zincirinin asıl büyük kısmının demiryolu veya denizyolu ya da içsuyolu ile gerçekleştirildiği, başlangıç ve bitiş ayaklarında karayolunun olabildiğince kısa olarak yer aldığı taşıma sistemi"* olarak tanımlamış ve bu taşımacılığın olmazsa olmaz unsurunu karayolu taşıma sistemi kullanımı olarak belirlemiştir.

1973 yılında hazırlanan ICC Kuralları'nın 2. maddesinde, kombine taşıma; "*yüklerin teslim alındıkları ülkeden, teslim edilecekleri farklı bir ülkeye, en az iki taşıma sistemi kullanılmak suretiyle taşınması*" olarak tanımlanmıştır. UNECE, 2010 yılında hazırlamış olduğu "Önemli Uluslararası Kombine Taşıma Hatları ve İlgili Kuruluşlara İlişkin Avrupa Sözleşmesi"nde (European Agreement On Important International Combined Transport Lines And Related Installations; AGTC), kombine taşımayı; "*birden fazla taşıma sistemi kullanılmak suretiyle, yüklerin tek ve aynı taşıma birimi içerisinde taşınması*" olarak tanımlamıştır (UNECE, 2010: 3).

Xerri (1980: 138), kombine taşımayı; "*taşıyıcının, yükleri bir yerden diğerine birden fazla taşıma sistemi kullanmak, tek bir taşıma ücreti ödemek ve tek bir taşıma belgesi düzenlemek suretiyle taşınması*" olarak tanımlarken, Monroe ve Stewart (2005: 94), kombine taşımayı sistemlerarası taşımanın bir türü olarak sınıflandırmış ve "*taşımanın başlangıç ya da son ayağını karayolu taşıma sistemi oluşturacak şekilde, çoğunluğunun demiryolu, içsuyolu veya denizyolu taşıma sistemleri kullanılmak üzere gerçekleştiği bir sistem*" olarak açıklamıştır. Keskin (2011b: 420) ise, kombine taşımayı; "*aynı taşıma aracıyla birden fazla taşıma sisteminin kullanıldığı sistem*" olarak tanımlamıştır.

Yukarıda yapılan tanımlamalar incelendiğinde, kombine taşımacılıkla ilgili olarak yaşanan kavram kargaşasının, çoklu taşımacılıkla ve sistemlerarası taşımacılıkla ilgili olarak yaşanan kavram kargaşasına göre daha yoğun olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim sadece doktrinde değil, uluslararası alanda konuya ilişkin çalışmalar yapan örgütlerin belgelerinde de, kombine taşımayı tanımlayan yeknesak bir tanım bulunmamaktadır. Ancak, kombine taşıma için yapılan tanımlamaların genelinde vurguda bulunulan unsurların, yükün; (i) en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle, (ii) kendisi elleçlenmeksizin ve (iii) tekerlekli araç içerisinde taşınması olduğu değerlendirilmektedir.

2.1.4. Bütünleşik Taşıma Sistemine İlişkin Diğer Kavramlar

Bütünleşik taşıma sistemini ifade etmek amacıyla kullanılan çoklu taşıma, sistemlerarası taşıma ve kombine taşıma kavramlarının yanısıra, uygulamada bu kavramlar kadar yaygın olmayan başka birtakım kavramlar da kullanılmaktadır.

Doğrudan taşıma (through transport) kavramı, bütünleşik bir taşıma sistemini ifade etmek amacıyla kullanılan kavramlardan biridir. Hamburg Kuralları'nın 11. maddesinde, "through carriage" başlığı altında düzenlenen doğrudan taşıma; "*denizyolu ile taşıma sözleşmesinde, taşımanın belli bir kısmının taşıyıcı dışında bir başka kişi tarafından gerçekleştirileceği açıkça yer alırsa, taşıyıcı, taşımanın o kısmında gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından sorumlu tutulmamaktadır"* denilmekle, ilk defa bir hukuk metninde yer almıştır. Doğrudan taşımanın, tek bir taşıma belgesi uyarınca yapılması gereği ve birden çok taşıyıcıyı

içermesi nedeni ile bütünleşik taşıma sistemine yakın bir sistem olduğu değerlendirilebilirse de; çoklu taşıma, sistemlerarası taşıma ve kombine taşıma kavramları gibi bu sistemi tam olarak ifade etmediği değerlendirilmektedir. Nitekim doğrudan taşıma sisteminde, iki farklı taşıma sistemi kullanma zorunluluğu bulunmamaktadır. Bunun yanısıra sistemde, taşıyıcı, taşımanın başkası tarafından üstlenilen bölümüne ilişkin olarak sorumluluktan kurtulabilse de bütünleşik bir taşıma sisteminde üstlenen, taşımanın tamamını düzenlemekle, taşımanın tamamından sorumlu bulunmaktadır.

Bütünleşik taşıma sistemini ifade etmek amacıyla kullanılan bir diğer kavramın da, "kapıdan kapıya taşıma" (door to door transport) olduğu tespit edilmektedir. Taşıyıcının emredici sorumluluğu, çalışmanın bir sonraki bölümünde incelenecek olan Lahey ve Lahey - Visby Kuralları ile "yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an" arasında (palangadan palangaya) tesis edilirken, Hamburg Kuralları ile "yüklerin yükleme limanında teslim alındığı an ile boşaltma limanında teslim edildiği an" arasında (limandan limana) olmak üzere genişletilmiştir. Denizyolu taşıma sistemine ilişkin olarak kabul edilen bu uluslararası sözleşmeleri takiben hazırlanan uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemeleri ile çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinde ise taşıyıcıya ya da üstlenene atfedilen emredici sorumluluk "yükleri teslim aldığı an ile teslim ettiği an" arasında "kapıdan kapıya" (door to door) olarak belirlenerek uygulamada yerini almıştır. Dolayısıyla kapıdan kapıya taşıma kavramı, yüklerin, birden çok taşıma sistemi kullanılmak suretiyle taşınmasını ifade etmektedir (Alcantara, 2002: 400). UNCTAD (2002: 18), kapıdan kapıya taşıma kavramı ile çoklu taşıma kavramının birbirine özdeş olduğunu ifade etmektedir. Bu belirlemeler doğrultusunda, kapıdan kapıya taşıma kavramının, çoklu taşımaya eşdeğer olarak kullanıldığı değerlendirilse de, kavramın genelde fiili durumu ifade etmek amacıyla kullanıldığı, hukuk normlarında ise sistemi ifade etmek amacıyla çoklu taşıma kavramının kullanıldığı tespit edilmektedir.

Türk hukukunda ilk defa 6102 sayılı TTK' nın 902. ve 905. maddeleri arasında düzenlenen "değişik tür araç ile taşıma" kavramı da, bütünleşik bir taşıma sistemini tanımlamak için kullanılmaktadır. Değişik tür araç ile taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk normlarının belirtildiği 6102 sayılı TTK'nın 902. maddesinin

lafzından, değişik tür araç ile taşımanın; eşyanın taşınmasına ilişkin tek bir taşıma sözleşmesi yapılması ve taşımanın en az iki farklı taşıma sistemi kullanması durumunda gerçekleşeceği tespit edilmektedir. Kavramın, genel olarak bütünleşik taşıma sistemini ifade etmek amacıyla kullanılan; çoklu taşıma, sistemlerarası taşıma ya da kombine taşıma gibi kavramlara bir yenisini ekleyerek, sistemde yaşanan kavram kargaşasını arttırdığı değerlendirilmektedir.

2.1.5. Bütünleşik Taşıma Sistemi Terminolojisi ile İlgili Genel Değerlendirme

Yukarıda çoklu taşıma, sistemlerarası taşıma ve kombine taşıma kavramlarının tanımlanması ile çoklu taşımada "yükün en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle taşınması", sistemlerarası taşımada "yükün en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle, kendisi elleçlenmeksizin taşınması" ve kombine taşımada ise "yükün en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle, kendisi elleçlenmeksizin ve tekerlekli araç içerisinde taşınması" unsurlarına vurguda bulunulduğu tespit edilmektedir. Dolayısıyla çoklu taşımanın üst kavram olarak en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle yapılan taşımayı ifade ettiği, çoklu taşımada taşınan yükün kendisinin değil taşıma biriminin elleçlenmesi durumunda bunun bir alt küme olan sistemlerarası taşımayı teşkil edeceği ve sistemlerarası taşımada kullanılan taşıma biriminin tekerlekli olması durumunda ise kombine taşımanın oluşacağı Şekil 5'te gösterildiği gibi değerlendirilmektedir.

Şekil 5: Bütünleşik Taşıma Sistemine İlişkin Genel Kavramlar

Çoklu Taşıma (Multimodal Transport): En az iki farklı taşıma sisteminin kullanıldığı taşıma.

Sistemlerarası Taşıma (Intermodal Transport): Çoklu taşımada taşınan yükün kendisinin değil taşıma kabının elleçlenmesi ile gerçekleşen taşıma.

Kombine Taşıma (Combined Transport): Sistemlerarası taşımada elleçlenen taşıma kabının tekerlekli olması ile gerçekleşen taşıma.

Bütünleşik bir taşıma sistemine ilişkin olarak kullanılan çoklu taşıma, sistemlerarası taşıma ve kombine taşıma kavramları için tespit edilen ve Şekil 5 uyarınca gösterilen unsur farklılıkları, bazı yazarlar tarafından önemsenmemekte ve tüm bu kavramların birbirleri yerine kullanılabileceği belirtilmektedir. Martin (1988: 8), kombine taşıma ile çoklu taşımanın aynı anlamda kullanılabileceğini belirtmiş ve "*bir taşıyıcının, taşımanın tamamını hem düzenlemesi hem de o taşımaya ait tüm sorumluluğu üzerine almasının ve yüklerin birden çok taşıma sistemi kullanılmak suretiyle taşınması*"nın kombine taşımayı ya da çoklu taşımayı oluşturacağını ifade etmiştir.

Branch (1996: 417) da sistemlerarası taşıma ile çoklu taşımanın aynı anlamda kullanılabileceğini belirterek bu kavramları; "*tüm taşıma boyunca tek bir taşıma birimi içerisinde ve iki veya daha fazla taşıma sistemi kullanmak suretiyle taşınan yüklerin, taşıtan için kapıdan kapıya / depodan depoya taşıma hizmeti süreci*" olarak tanımlamaktadır.

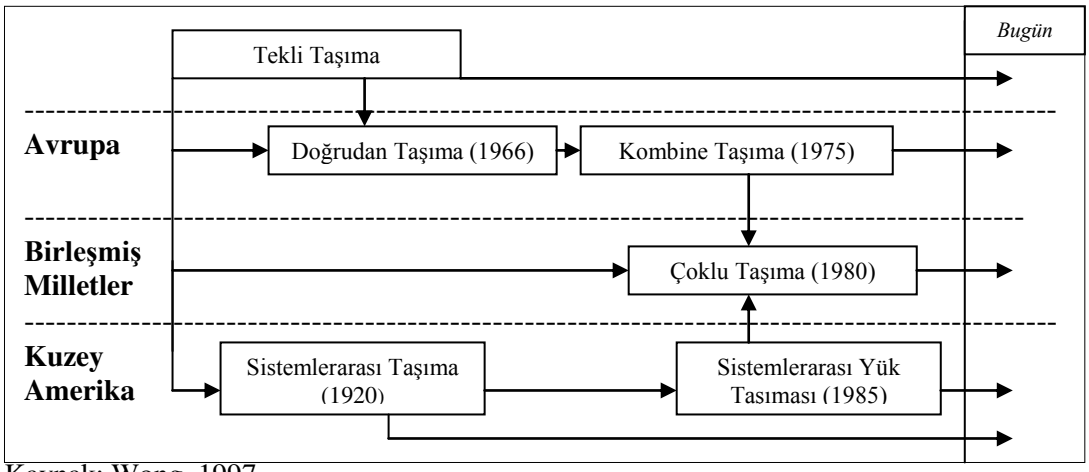
Driscoll (1978: 441), Nasseri (1988: 233), Palmer ile Degiulio (1989: 283), Wei (1999: 90), Sturley (2009a: 5), Ulfbeck (2009: 39) ve Sözer (2011: 471) de çoklu taşıma, sistemlerarası taşıma ve kombine taşıma kavramlarının birbirleri yerine kullanılabileceğini ifade ederken, Driscoll (1978: 441) bu kavramları; "*iki veya daha fazla taşıma sistemi kullanılmak suretiyle, yüklerin genellikle ama zorunlu olmaksızın bir konteyner içerisinde taşınması*" olarak tanımlamıştır.

Çoklu taşımanın, sistemlerarası taşımayı ve sistemlerarası taşımanın da kombine taşımayı kapsayan kavramlar olduğu, yükü taşıyan birimin elleçlenme biçimi ile tekerlekli olup olmamasına göre bu kavramların uygulamada farklılaştığı ve doktrinde bazı yazarların bu farklılıkları dikkate almaksızın her bir kavramın bir diğeri yerine kullanılabileceğini kabul ettikleri tespit edilmiştir.

Şekil 6, bütünleşik taşımaya ilişkin terminolojinin gelişim şemasını göstermektedir. Şekil incelendiğinde; Avrupa'da 1966'lı yıllara kadar hâkim olan doğrudan taşıma kavramının yerini 1975'li yıllarda kombine taşıma kavramına bıraktığı, Birleşmiş Milletler'de çoklu taşıma kavramının kullanımının etkili olduğu, Kuzey Amerika'da ise sistemlerarası taşıma kavramının kullanımının tercih edildiği tespit edilmektedir. Her üç kavramın kullanımına, günümüzde de devam edilse de,

tüm bu kavramların çoklu taşıma kavramı içerisinde değerlendirilmesi konusunda eğilimler olduğu da belirtilmektedir (Wong, 1997).

Şekil 6: Bütünleşik Taşımaya İlişkin Terminolojinin Gelişim Şeması



Kaynak: Wong, 1997

Çoklu taşıma kavramları arasındaki vurgu farklılıklarının, çalışmada incelenen hukuk normlarında da dikkate alınmamış olması, çoklu taşımanın, bütünleşik bir taşıma sistemini ifade eden en genel kavram olması ve eğilimin çoklu taşıma kullanımına doğru kayması nedeniyle, çalışmada, bütünleşik taşıma sistemini ifade etmek amacıyla "çoklu taşıma sistemi" kavramı benimsenmiştir.

2.2. ÇOKLU TAŞIMA SİSTEMİNİN UNSURLARI

Yukarıda incelenen ve bütünleşik taşıma sistemini ifade etmek amacıyla kullanılan çoklu taşıma, sistemlerarası taşıma ve kombine taşıma kavramlarının tanımlamalarında, sisteme ilişkin önemli unsurlar tespit edilmiştir. En az iki farklı taşıma sistemi kullanılması unsuru, bu tanımlamaların tamamında kullanılan tek ortak unsurdur. Bazı tanımlamalarda (Xerri, 1980: 138; Denniston ve diğerleri, 1990: 517; UNECE, 1981: 135) "*tek bir taşıma belgesi altında düzenlenme*", bazı tanımlamalarda (ICC Kuralları 2. madde) "*taşımayı farklı iki ülke arasında gerçekleştirme*" ve bazı tanımlamalarda (Martin, 1988: 8) ise "*çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından gerçekleştirilme*" unsurlarına da çoklu taşıma sistemini tanımlamak üzere ayrıca yer verildiği görülmektedir. Bu unsurların tamamı ise, çoklu

taşıma sistemini yeknesak, uluslararası ve emredici bir şekilde düzenlemek üzere 1980 yılında kabul edilen, ancak hâlihazırda yürürlükte bulunmayan MTC'nin tanımlamasında yer almaktadır.

MTC ile yapılan çoklu taşıma sistemi tanımı incelendiğinde çoklu taşıma sisteminin unsurlarının; (i) en az iki farklı taşıma sisteminin birlikte kullanılması, (ii) taşımanın çoklu taşıma sözleşmesi kapsamında gerçekleştirilmesi, (iii) yükün bir ülkedeki noktadan teslim alınıp farklı bir ülkede kararlaştırılan yere teslim edilmesi ve (iv) taşımanın çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından gerçekleştirilmesi olduğu tespit edilmektedir. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde bu unsurlar incelenecektir.

2.2.1. En Az İki Farklı Taşıma Sisteminin Birlikte Kullanılması

Çoklu taşımacılığın temelinde en az iki farklı taşıma sisteminin kullanılması unsuru bulunmaktadır. Çoklu taşımanın var olabilmesi için olmazsa olmaz kabul edilen bu unsura göre, taşımada, demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu taşıma sistemlerinden en az ikisinin kullanılması gerekmektedir. Taşıma sistemlerinin bu şekilde bir arada kullanılması ile oluşan; demiryolu-denizyolu, demiryolu-karayolu, demiryolu-havayolu, denizyolu-karayolu, denizyolu-havayolu, karayolu-havayolu, demiryolu-denizyolu-karayolu, demiryolu-denizyolu-havayolu, demiryolu-karayolu-havayolu, denizyolu-karayolu-havayolu ve denizyolu-demiryolu-havayolu-karayolu taşımalarına "çoklu taşıma türleri" adı verilmektedir.

UNESCAP (2006a: 3), taşıma rotalarına göre genelde tercih edilen taşıma türlerini Tablo 16'da olduğu gibi tespit etmektedir.

Tablo 16: Taşıma Rotalarına Göre Tercih Edilen Taşıma Türleri

Taşıma	Tercih Edilen Taşıma Türleri
Pasifik ve Atlantik Üzerinden	Karayolu-Denizyolu-Karayolu-Demiryolu
Uzak Batı Avrupa Üzerinden	Denizyolu-Havayolu-Denizyolu
Kara Ülkesinden Yapılan İhracat	Demiryolu-Karayolu-Denizyolu
ABD'den Uzak Doğu, Avrupa ve Avustralya'ya Yapılan İhracat	Denizyolu-Demiryolu-Denizyolu ("Mini- Bridge" olarak da adlandırılmaktadır)
Avrupa ve Orta Doğu Arasında	Karayolu-Denizyolu ("Land-Bridge" olarak da adlandırılmaktadır)
Latin Amerika ve Almanya'da	Karayolu-Demiryolu
Amerika'da	Denizyolu-Demiryolu (Sea Train olarak da adlandırılmaktadır)

Kaynak: UNESCAP, 2006a: 3

En az iki farklı taşıma sisteminin bir arada kullanılması ile oluşan çoklu taşıma türleri, gelişen taşıma teknikleri ve teknolojik değişimler etkisiyle bu türlere özel birtakım taşımaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Nitekim karayolu-denizyolu taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi sureti ile RO-RO taşıması, karayolu-demiryolu taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi sureti ile RO-LA taşıması geliştirilmiştir. Denizyolu taşıma sisteminin, diğer taşıma sistemleri ile bütünleştirildiği çoklu taşıma türü de konteyner taşıması olarak tespit olunmakta ve çalışmanın önceki bölümünde incelendiği üzere konteyner gemileri bu amaçla inşa edilmektedir.

RO-RO taşımacılığı, tekerlekli araçların veya çeşitli büyüklükteki konteynerlerin, yürüyen platformlar sayesinde, rıhtımdan RO-RO gemilerine yüklenmesi ve taşımayı gerçekleştiren gemilerden aynı yolla boşaltılmasıyla gerçekleşen taşımacılık türüdür (Koban ve Keser, 2010; 199). Tekerlekli araçların denizyolu ile taşınmasında kullanılan ve bu nedenle çoklu taşımacılığın önemli bir bölümünü teşkil eden RO-RO taşıma türünün, en önemli faydası, taşıma maliyetlerini azaltması olarak tespit edilmektedir. RO-RO taşıması, taşımanın büyük kısmında, tekerlekli araçların gemi üzerinde sabit bir şekilde taşınmasını

gerçekleştirerek, bu araçların yıpranma oranlarını ve buna bağlı olarak oluşabilecek bakım onarım masraflarını azaltmaktadır. Bunun yanısıra, RO-RO taşıması, karayolu ile taşıma süresini en aza indirdiğinden, özellikle karayolu taşıma araçlarının ortaya çıkaracağı yakıt masraflarını da azaltmaktadır. RO-RO taşımacılığı, taşıma maliyetlerini azaltmasının yanısıra, güvenlik bakımından da önemli üstünlükler sağlamaktadır. Bu taşıma türü, karayolunun trafik yükünü azaltmakta ve bu şekilde kaza risklerini en aza indirmektedir. Sistem, tekerlekli araç şoförlerinin daha uygun koşullarda çalışmalarını sağlamakla ve transit geçiş ülkelerinde ceza ödeme risklerini ortadan kaldırmakla da önemli üstünlüklere sahip bir taşıma türü olarak belirlenmektedir. RO-LA taşımacılığı da, RO-RO taşımacılığı gibi, Avrupa'da en sık kullanılan taşıma sistemi olan karayolu taşıma sistemi üzerindeki yükün ve bu sistemin yol açtığı güvenlik, trafik, çevre kirliliği ve kapasite yetersizliği gibi sorunların azaltılması amacıyla, Hırvatistan ve İsviçre gibi UNECE ülkelerinin önderliğinde geliştirilmiştir (UNECE, 2011b: 101).

2.2.2. Taşımanın Çoklu Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Gerçekleştirilmesi

MTC, 1/3. maddesinde çoklu taşıma sözleşmesini (multimodal transport contract); "*çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, navlun karşılığında, uluslararası çoklu taşımayı gerçekleştirmeyi ya da sağlamayı üzerine aldığı sözleşme*" olarak tanımlamakla, çoklu taşıma sözleşmesini ilk tanımlayan uluslararası sözleşme olma niteliği kazanmıştır (Briant, 1996: 118). Bunun yanısıra MTC, 1/4. maddesinde çoklu taşıma belgesini (multimodal transport document); "*çoklu taşıma sözleşmesinin yapıldığını ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, sözleşme hükümleri uyarınca, yükleri teslim aldığını ve bu yükleri teslim etme yükümlülüğü altına girdiğini kanıtlayan belge*" olarak tanımlamaktadır.

MTC'nin 10/a maddesi, çoklu taşıma belgesinin, yüklerin çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından, çoklu taşıma sözleşmesinde belirtildiği gibi teslim alındığını gösterir bir karine olduğunu düzenlemektedir. Yine MTC'nin 6. maddesi ciro edilebilir çoklu taşıma belgesinin ihtiva etmesi gereken özellikleri

düzenlemektedir. Nitekim bir çoklu taşıma belgesinin ciro edilebilmesi için; (i) emrine ya da hamiline düzenlenmiş olması, (ii) emrine düzenlenmiş olması durumunda ciro edilmeksizin devredilememesi, (iii) hamiline düzenlenmiş olması durumunda ciro edilmeksizin devredilebilmesi, (iv) birden fazla asılın düzenlenmiş olması durumunda düzenlenen asıl adedinin belirtilmiş olması ve (v) kopyalarının düzenlenmiş olması durumunda bu kopyaların "ciro edilemez nüsha" olarak kayıtlanmış olması gerekmektedir. Çoklu taşıma belgelerine "ciro edilemez" kaydı düşülmedikçe bu belgeler ciro edilebilir ve bu belgelerin ciro edilmesiyle yükün sahibine belgede belirtilen yükü teslim alma ve mülkiyetini devretme hakkı tanınmış olur (UTIKAD, 2012).

Çoklu taşımayı düzenleyen bir diğer hukuk normu olan UNCTAD-ICC Kuralları da 2/6. maddesinde çoklu taşıma belgesini; "*çoklu taşıma sözleşmesinin varlığını kanıtlayan ve elektronik veri değişim mesajları olarak da kullanılarak uygulanabilir hukukun izin verdiği ölçüde (i) ciro edilebilir ya da (ii) gönderileni ismen belirleyerek ciro edilemez olarak düzenlenebilen belge"* olarak tanımlamaktadır. Kurallar 4/3. maddesinde çoklu taşımayı üstlenen işleticinin yüklerin teslimini, çoklu taşıma belgesinin; (i) hamiline ciro edilebilir olarak düzenlenmesi durumunda bu belgenin aslını ibraz edene, (ii) emrine ciro edilebilir olarak düzenlenmesi durumunda ciro zinciri uyarınca hak sahibi olana, (iii) namına ciro edilebilir olarak düzenlenmesi durumunda kimliğini ispatlaması ile bu kişiye, (iv) ciro edilemez olarak düzenlenmesi durumunda kimliğini ispatlaması ile gönderilene ve (v) düzenlenmemiş olması durumunda gönderene ya da çoklu taşıma sözleşmesi uyarınca gönderilenin ya da gönderenin haklarını haiz olana sağlamasını düzenlemektedir.

Çoklu taşımayı düzenleyen en yeni uluslararası hukuk normu olan Rotterdam Kuralları ise 1/14. maddesinde taşıma belgesini; "*bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyıcının hazırladığı ve (i) taşıyıcının veya bir ifa eden tarafın bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, yükleri teslim aldığını ve (ii) taşıma sözleşmesinin varlığını kanıtlayan belge*" olarak tanımlamıştır. Rotterdam Kuralları 10[7]. vd. maddelerinde

[7] Rotterdam Kuralları, 10/1. maddesinde; "*Ciro edilebilir bir taşıma belgesi düzenlenmişse ve taşıyıcı ve hamil bu belgeyi ciro edilebilir bir elektronik taşıma kaydı ile değiştirmeye karar verirlerse:*
(i) Hamil, ciro edilebilir taşıma belgesini veya birden fazla düzenlenmişse, bunların tümünü taşıyıcıya teslim edecektir,

ciro edilebilir taşıma belgesini ve elektronik taşıma belgesini düzenlemek suretiyle taşıma belgesine ilişkin önemli hükümler getirmiştir.

Çoklu taşıma belgesinin tanımı, hukuki niteliği ve ciro edilebilirliği Türk hukukunda, uluslararası hukukta olduğu gibi açık ve net değildir. 6102 sayılı TTK 856. maddesinde: "*Taşıma senedi taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenir. Senet üç özgün nüsha olarak hazırlanır ve gönderen tarafından imzalanır. Gönderen, taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını isteyebilir. El yazısı ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imza, damga veya mühür şeklinde ya da basılı olabilir. Bir nüsha gönderene aittir, diğeri eşyaya eşlik eder, üçüncüsü taşıyıcıda kalır. Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir*" demek suretiyle taşıma belgesini düzenlemiştir. Aynı kanunun 858/1. maddesinde: "*İki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur*" denilmek suretiyle, taşıma belgesinin taşıma sözleşmesinin varlığı ile yüklerin teslim alındığını ispatladığı açıkça hükmedilmiştir. Ancak her iki madde hükmünde de taşıma belgesinin hukuki niteliği ve ciro edilebilirliğine ilişkin bir açıklık bulunmamaktadır. Bu özellik sadece 6102 sayılı TTK'nın denizyolu taşımasına özgülediği bir taşıma belgesi olan konşimentoya atfedilmiştir.

Konşimento, taşıyıcı veya onu temsilen kaptan ya da acente tarafından düzenlenen, taşınan yükü "temsil" eden ve senedin iadesi karşılığında malın teslim olunacağı taahhüdünü içeren bir kıymetli evraktır (Poroy ve Tekinalp, 2001: 5). 6102 sayılı TTK, konşimentonun; (i) yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasına yönelik ikrarın yer aldığı bir taşıma belgesi niteliğini ve (ii) iadesi karşılığında yükün teslim edileceğine yönelik taahhüdü açıklayan kıymetli evrak niteliğini düzenlemiştir (Yeşilova, 2005: 25). Şanlı ve Ekşi (2005: 239) de, konşimentonun kıymetli evrak vasfı dolayısıyla yükleri temsil fonksiyonu olduğunu ifade etmektedir. Ancak denizyolu taşımasına özgülenen "konşimento"[8] için 6102 sayılı TTK'nın 1230. vd.

(ii) Taşıyıcı, hamile, ciro edilebilir bir taşıma belgesinin yerine geçtiğine ilişkin bir beyan içeren bir ciro edilebilir elektronik taşıma kaydı düzenleyecektir ve
(iii) Ciro edilebilir taşıma belgesi, bundan sonra hiçbir etkiye veya geçerliliğe sahip olmayacaktır" demek suretiyle ciro edilebilir taşıma belgesini düzenlemektedir.

[8] Konşimento 6762 sayılı TTK ile tanımlanmamış olsa da, 6102 sayılı TTK 1228/1. maddesinde, "*konşimento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim*

maddeleri uyarınca atfedilen kıymetli evrak niteliği, yukarıda belirtildiği gibi "taşıma belgesi"ne açıkça atfedilmemiştir. Taşıma belgesinin ciro edilebilirliğine ilişkin olarak yaşanan bu belirsizlik, 6762 sayılı TTK'nın "*cirosu kabil olan diğer senetler*" başlıklı 743. maddesinde bu kapsama taşıma senetlerinin dâhil edilmesine rağmen, 6102 sayılı TTK'nın aynı başlıklı 831. maddesi lafzından taşıma senetlerinin çıkarılmasıyla yoğunlaşmıştır. Bu durum 6102 sayılı TTK'nın taşıma belgesinin yukarıda atfedilen uluslararası hukuk normlarına paralelliğini engellemekte ve uygulamada birtakım sorunlar yaşanmasına yol açmaktadır.

Çoklu taşıma belgesinin, delil niteliği taşıdığı tespitinden sonra kim tarafından düzenleneceğinin de belirtilmesi gerekmektedir. Xerri'nin (1980: 138) de belirtmiş olduğu gibi, MTC'nin 5/2. maddesi uyarınca, taşıma belgesi çoklu taşımayı üstlenen işletici ya da onun yetkilisi tarafından, yük ilgilisinin talebi doğrultusunda ciro edilebilir (emrine ya da hamiline) ya da ciro edilemez (nama) olarak düzenlenmeli ve yüklerin teslim alınması üzerine, okunabilir bir nüshası gönderene verilmelidir.

Çoklu taşıma belgesinin ihtiva etmesi gereken ve Hamburg Kuralları 15. maddesi paralelinde belirlenen unsurların, MTC'nin 8. maddesinde yer aldığı, ancak kullanılacak taşıma sistemlerinin belgede yer alması gereken zorunlu unsurlardan olmadığı düşünülmektedir. Nitekim MTC'nin çoklu taşıma belgesinin ihtiva etmesi gereken unsurları belirleyen 8/m maddesinde, çoklu taşıma belgesinin hazırlanması sırasında, bilinmesi durumunda, yolculuk rotası, taşıma sistemleri ve aktarma yerlerinin yer alması gereği düzenlenmektedir. Maddenin tersi yorumu ile çoklu taşıma belgesinde, çoklu taşımada kullanılacak taşıma sistemlerinin bilinmemesi durumunda, bu sistemlerin yer alması zorunluluğunun bulunmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Kaldı ki çoklu taşıma belgesinde MTC'nin 1/4. maddesinde yer alan unsurların karşılanması durumunda, MTC'nin 8. maddesinde belirtilen unsurların bir ya da birkaçının bulunmamasının, bu belgenin geçerliliğini de etkilemeyeceği ifade edilmektedir (Mankabady, 1083: 140).

---

alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren öyle bir senettir ki, taşıyan eşyayı, ancak bu senedin ibrazı karşılığında teslimle yükümlüdür" demek suretiyle, konşimentoyu Hamburg Kuralları'nın 1/7. maddesine paralel bir şekilde tanımlamıştır.

Çoklu taşıma belgesinin; hukuki niteliği, kim tarafından düzenleneceği ve unsurları incelendikten sonra, bu belgeye çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından konulabilecek kayıtların da belirlenmesi gerekmektedir. MTC'nin, Hamburg Kuralları'nın 16. maddesine paralel olarak düzenlenen 9. maddesi, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, taşınan yükün doğasına, işaretlerine, sayısına, ağırlık ve niteliğine ilişkin olarak, kendisinin ya da temsilcisinin; (i) bildiği, (ii) makul sebepler çerçevesinde şüphelendiği ya da (iii) yükü kontrol imkânı bulunmadığı durumlarda çoklu taşıma belgesine kayıt koyma hakkını düzenlemektedir. Yüklerin sözleşmede belirtilen durumu ile teslim aldığına ilişkin karine niteliği taşıyan çoklu taşıma belgesine konulan bu kayıtlar, hem çoklu taşımayı üstlenen işleticiyi hem de ciro edilebilir bir belgede iyi niyetli üçüncü kişileri korumaya yöneliktir (Mankabady, 1983: 140).

MTC ile çoklu taşıma belgesine ilişkin hükümler düzenlenmiş ancak, 32 yıl önce hazırlanan bu hükümler, teknolojik gelişmelerin gerisinde kalmıştır. Özellikle gemi inşa sektöründeki teknolojik gelişmelerle birlikte, gemilerin hızları artmıştır. Bu durum, geminin taşıdığı yükün, yükü temsil eden taşıma belgesinden önce limana varmasına ve belge gelene kadar yükün çekilememesi nedeniyle, limanda hem taşıyıcı hem de alıcı açısından sorunlar yaşanmasına yol açmıştır. Yürürlükte bulunan tekli taşıma sistemi düzenlemeleri uyarınca da, taşıma belgeleri, belgenin fiziksel zilyetliği olmaksızın ciro edilememektedir (Bernauw, 1995: 115).

Taşıma belgelerinin fiziksel zilyetlikleri olmaksızın devri sorunun yoğunlaşması ile hükümetlerarası ve sivil toplum örgütlerinden oluşan birçok uluslararası örgütün ve elektronik haberleşme kullanıcılarının ortak girişimi ile geleneksel anlamda kullanılan taşıma belgesinin, elektronik çevrede kullanımı ve ciro edilebilirliği için birtakım çalışmalar geliştirilmiştir (Dubovec, 2006: 437). Bu şekilde yükün, taşıma belgesinden önce limana gelip, taşıma belgesi olmaksızın çekilememesi nedeni ile taşıyıcı ve alıcı açısından ortaya çıkabilecek sorunların önüne geçilmek planlanmıştır.

"Elektronik Veri Değişim" (Electronic Data Interchange; EDI) sistemi; belge transfer ve işlem sürelerini kısaltan, ticaretin uzak yerlerde dahi kontrol altında gerçekleşmesini sağlayan, bir taşımanın gerçekleşmesi için devreye girecek kişi sayısını azaltan, tüm bu nedenlerle daha az maliyetli olan bir sistemdir (Boss, 1991:

1787). EDI sisteminin sağladığı bu kolaylıklar, taşımanın kâğıtsız yapılmasını daha uygun hale getirmektedir (Wei, 1999: 108). Ancak, teknik anlamda yapılan bu çalışmaların, aynı zamanda hukuki bir çerçeve ile de düzenlenmesi gereği açıktır. Bu nedenle, Rotterdam Kuralları, daha önce başka hiçbir uluslararası taşıma sözleşmesinin düzenlemediği teslimat, kontrol hakkı ve yükler üzerinde hakların devri gibi konularda önemli hükümlere yer vermekte ve 1/18. maddesinde bu düzenlemeleri işlevselleştirecek elektronik taşıma belgesini (electronic transport document) tanımlamaktadır (Faria, 2009: 312). Ancak, Rotterdam Kuralları'nın hâlihazırda yürürlükte olmayışı, bu yönde gelişen uygulamanın hukuksal güvenceden yoksun kalması sonucunu doğurmaktadır.

2.2.3. Yükün Bir Ülkedeki Noktadan Teslim Alınıp Farklı Bir Ülkede Kararlaştırılan Yere Teslim Edilmesi

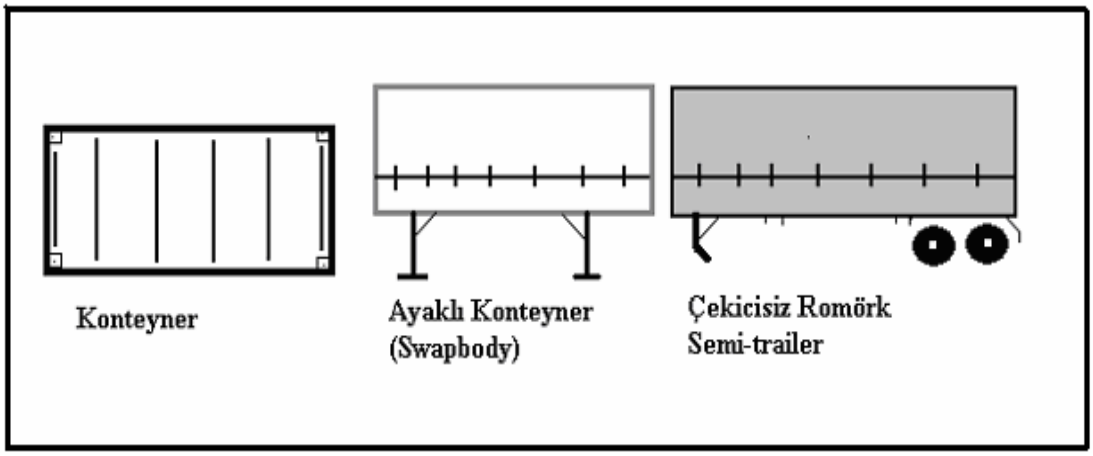
MTC uyarınca çoklu taşıma sistemine ilişkin olarak tespit edilen unsurlardan biri; yüklerin bir ülkedeki bir noktadan teslim alınıp farklı bir ülkede kararlaştırılan yere teslim edilmesi olarak belirlenmiştir. Ancak bu unsurun çoklu taşıma sisteminin varlığı için değil, MTC'nin uygulanabilirliği için düzenlendiği değerlendirilmektedir. Nitekim (i) yüklerin yanısıra kişilerin de ya da (ii) teslim alma ya da teslim etme yerlerinin aynı ülke sınırları içerisinde olması durumunda da, en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak sureti ile gerçekleştirilen taşıma da çoklu taşıma olarak nitelendirilmektedir. MTC tarafından yaratılmak istenen yeknesak düzende amaç, "yüklerin" en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle "uluslararası" taşınmasına ilişkin kuralların tespiti olduğundan, çalışmanın bu bölümünde yükler ve yüklerin taşıma birimleri ile teslim alma ve teslim etme yerlerinin farklı olması durumu incelenecektir.

Yük kelimesi karşılığı olarak, MTC'nin 1/7. maddesinde; "*gönderen tarafından temin edilen, konteyner, palet ya da benzer taşıma ya da yükleme birimi içerisinde doldurulan eşya*" tanımlaması yapılmıştır. Yükleri taşıyan araçlar her bir taşıma sistemi için değişmektedir. Bunlar karayolu taşıma sistemi için tekerlekli her türlü araç (kamyon, otobüs, araba vb.), demiryolu taşıma sistemi için tren, havayolu taşıma sistemi için uçak ve denizyolu taşıma sistemi için gemidir. Tekli taşıma

sisteminde kullanılan bu araçların, çoklu taşıma sisteminde yük taşınması noktasında bütünleştirilebilmesi için, sistemlerarası yük taşıma birimleri (intermodal transport units) kullanılmaktadır.

Sistemlerarası yük taşıma birimleri, Şekil 7 uyarınca gösterildiği gibi; konteyner, ayaklı konteyner (swap body) ve çekicisiz römork (semi trailer) olarak sınıflandırılmaktadır (EUROSTAT, ECMT ve UNECE, 1997: 48; Woxenius, 1998: 84).

Şekil 7: Sistemlerarası Yük Taşıma Birimleri



Kaynak: Kasapoğlu ve Cerit; 2011: 63

Konteynerin, çoklu taşımanın çıkış noktası olduğu ve yük taşıma birimi olarak günümüzde en çok tercih edilen taşıma birimi olduğu, çalışmanın önceki bölümünde değinilmiştir. Çalışmanın bu bölümünde de, bir yük taşıma birimi olarak konteyner ayrıca incelenecektir. EUROSTAT, ECMT ve UNECE (1997: 44) tarafından hazırlanan "Taşıma Terimleri Sözlüğü" uyarınca konteyner; "*devamlı kullanıma dayanacak şekilde güçlü, bir ya da daha çok taşıma sistemi tarafından yeniden yüklemeye gerek kalmaksızın yüklerin taşınabilmesini sağlayacak şekilde özel olarak tasarlanan, özellikle bir taşıma sisteminden diğer taşıma sistemine aktarılması esnasında elleçlenebilecek şekilde donatılmış, dolum ve boşaltımı kolay olan, istiflenebilir ve iç hacmi en az 1m3 olan taşıma birimi*" olarak tanımlanmıştır. Koban ve Keser (2010: 145) ise, konteyneri tanımlarken, aynı zamanda konteynerin güçlü yanlarına da değinmiş ve konteyneri; "*boyutları ve darası uluslararası standartlarla belirlenmiş, taşıma sistemini bütünleştiren, çoklu taşımacılığa olanak sağlayan, taşımayı kolaylaştıran, göndericiden alıcıya kesintisiz ve elleçlemesiz*

taşıma kolaylığı sağlayan taşıma kapları" olarak tanımlamıştır. Palet ise yükün, yükleme ve boşaltılmasını kolaylaştırmak için, altına yerleştirilen ağaç ya da metal platform olup, yükü birleştirmede, istiflemede, ambalajlamada ve yükü taşımaya uygun hale getirmede kullanılan standart tavalardır (Koban ve Keser, 2010: 148).

Römorklar motorlu araçla çekilen, yük taşımak için imal edilmiş, motorsuz taşıt ya da konteynerin üzerine oturtulduğu ve tekerlekli platformların oluşturduğu zeminler iken, çekicisiz römorklar bir çekici araç tarafından çekilen, ağır yük taşıma amaçlı, kendine ait motoru bulunmayan, en az bir dingil, lastik, fren, ABS gibi parçalardan oluşan taşıma birimleridir (Koban ve Keser, 2010: 135). Römorklar, taşıma sistemleri arasındaki aktarımı ve bu şekilde konteyner taşımacılığının rahat bir şekilde gerçekleşmesini sağladıklarından, çoklu taşımalarda tercih edilmektedirler (UNECE, 2001: 37). Römorkun taşıma birimi olarak kullanıldığı ilk taşıma, 1926 yılında, Chicago North Shore ile Milwaukee Railroad arasında gerçekleştirilmiştir (Palmer ve Degiulio, 1989: 290). Römork aracılığı ile yük taşıması, genelde karayolu ve demiryolu taşıma sistemlerinin birarada kullanıldığı sistemlerde gerçekleştirilmektedir.

Çoklu taşımada yük taşıma birimi olarak, konteynerdan sonra en çok kullanılan birimler ayaklı konteynerlerdir. Koban ve Keser (2010: 149), bu araçları; "*karayolu taşıtlarının şasileri üzerine bağlanıp, ayrılabilecek donanıma sahip, aynı zamanda farklı taşıma tipleri ile taşımaya uygun özellikli kargo kutuları*" olarak tanımlamıştır. Ayaklı konteynerler, tekrarlanan kullanımlar için yeterince güçlü ve çoklu taşımanın karayolu taşıma sistemini ihtiva etmesi durumunda, taşıma sistemleri arasında aktarımın sağlanması için kullanılan araçlardır (UNECE, 1997: 3; UNECE, 2001: 49).

Avrupa Komisyonu (2011a: 65), "İstatistiksel El Kitabı"nda (Statistical Pocketbook); yarı römork ve ayaklı konteynerlerin yanısıra döner yolları (rolling road) da bir sistemlerarası yük taşıma birimi olarak kabul etmiş ve 1990 ile 2009 yılları arasında bu birimlerin kullanım yüzdelerini Tablo 17'de olduğu gibi tespit etmiştir. Tablo 17 incelendiğinde, Avrupa'da, en çok ayaklı konteynerlerin kullanımının tercih edildiği tespit edilmektedir.

Tablo 17: 1990-2009 Yılları Arasında Sistemlerarası Taşıma Birimlerinin Kullanımı (%)

Yıl	Yarı Römork (Semi-Trailer)	Döner Yol (Rolling Road)	Ayaklı Konteyner (Swap Body)
1990	% 20	% 18	% 62
1995	% 14	% 19	% 67
1996	% 12	% 20	% 68
1997	% 10	% 19	% 71
1998	% 9	% 20	% 71
1999	% 9	% 22	% 69
2000	% 9	% 23	% 68
2001	% 9	% 24	% 67
2002	% 8	% 23	% 69
2003	% 7	% 23	% 70
2004	% 7	% 16	% 67
2005	% 7	% 13	% 80
2006	% 9	% 16	%76
2007	% 9	% 14	% 77
2008	% 8	%14	% 78
2009	% 8	% 14	% 78

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2011a: 65

Döner yollar, karayolu araçlarını çekicisiyle birlikte taşıyan vagonlara verilen isimdir (UNECE, 2001: 20; Koban ve Keser, 2010: 80). Döner yol aracılığı ile yük taşınmasında, yükü ihtiva eden taşıma birimi olan özellikli ve tekerlekli kamyon kasaları (piggyback), demiryolu terminaline karayolu ile gelerek doğrudan ya da, genelde olduğu gibi, bekleme sahasına istiflenmek suretiyle, dolaylı olarak trene aktarılmaktadırlar (Crainic ve Kim, 2007: 475). Bu şekilde taşıma kaplarının, taşıma sistemleri arasındaki aktarımı daha sistematik ve güvenli bir çerçevede gerçekleşmekte, karayolu taşımasının esnekliği ile demiryolu taşımasının hız ve güvenlik özelliği tek bir taşımada bütünleştirilmektedir.

Yukarıda belirtildiği gibi, aynı ülke içerisinde en az iki farklı taşıma sistemi kullanılmak suretiyle gerçekleştirilecek taşımalar, uygulamada çoklu taşıma kavramı altında değerlendirilebilirse de, çoklu taşımayı düzenleyen ve çalışmanın ilerleyen

bölümlerinde incelenecek MTC ve Rotterdam Kuralları'nda amaç, uluslararası çoklu taşımaya uygulanacak kuralların hukuken tespitidir. Nitekim MTC çoklu taşıma sözleşmesini tanımladığı 1/1. maddesinde; "*yükün bir ülkedeki bir noktadan teslim alınıp, farklı bir ülkede kararlaştırılan yere teslim edimesi*" ni çoklu taşımanın bir unsuru olarak belirlerken, Rotterdam Kuralları 5/1. maddesinde; "*teslim alma yeri ile teslimat yerinin farklı devletlerin sınırları içerisinde olduğu taşıma sözleşmeleri*" için kuralların uygulama alanı bulacağını düzenlemektedir.

MTC ve Rotterdam Kuralları'nda yer alan hükümlerin aksine, ancak tarafların kararlaştırması ile çoklu taşıma sistemine uygulanabilen ve dolayısıyla emredici niteliği haiz olmayan UNCTAD-ICC Kuralları, 1. maddesi ile kuralların; "*bir taşıma sözleşmesi altında, taşıma belgesi düzenlensin düzenlenmesin, bir ya da daha fazla taşıma sistemi kullanılmak suretiyle yapılan taşımalara*" uygulanabileceğini hükmederek, çoklu taşımanın uluslararası olma koşulunu uygulanabilirliği için gerekli görmemiştir. Dolayısıyla, teslim alma yeri ve teslim etme yerlerinin farklı devletlerin sınırları içerisinde olmadığı, en az iki farklı taşıma sistemini ihtiva eden bir taşımanın da çoklu taşıma olacağı ancak MTC ya da Rotterdam Kuralları'nın bu taşımaya uygulanamayacağı değerlendirilmektedir.

2.2.4. Taşımanın Tek Bir Taşıyıcı (Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici) Tarafından Gerçekleştirilmesi

Çoklu taşıma sisteminin gelişimi ile birlikte, yeni bir ekonomik aktörü ifade etmek amacıyla "çoklu taşımayı üstlenen işletici" (multimodal transport operator) kavramı geliştirilmiştir (Wei, 1999: 92). Kavramın temelleri ise, 1973 yılında kabul edilen ICC Kuraları'nın 2. maddesinde "kombine taşımayı üstlenen işletici" (combined transport operator) kavramının düzenlenmesi ile atılmıştır. Bu aktör, uluslararası çoklu taşımayı gerçekleştiren ve sorumluluğu altındaki yüklere ilişkin olarak taşıyıcı ve hizmet tedarikçileri ile iletişim içerisine giren yeni bir hukuksal kişiliktir (Briant, 1996: 94).

Çoklu taşımayı üstlenen işletici kavramını açıklamadan önce "operator" kelimesi karşılığını ifade edecek Türkçe kavrama ilişkin olarak literatürde bir uzlaşı bulunmadığını belirtmek gerekmektedir. Nitekim Kubilay (2001: 6) "transport

terminal operator" kavramını Türkçe "taşıma terminali işleticisi" kavramı ile "multimodal transport operator" kavramını ise Türkçe "multimodal taşıma işleticisi" kavramı ile ifade ederek "operator" kelimesi karşılığında "işletici" kelimesini kullanmayı tercih ederken, Aybay ve diğerleri (1998: 1182) bu kelime karşılığında "yüklenici" kelimesini kullanmayı tercih etmektedir. Bunun yanısıra Tangün (2006: 262) ve Amasya (2007), bu kelime karşılığında "üstlenen" kelimesini kullanmışlardır. Çalışmada çoklu taşımayı üstlenen işletmelerin tamamını ifade etmek amacıyla "çoklu taşımayı üstlenen işletici", bu işleticinin taşıma işleri komisyoncusu olması durumunda ise bu özel işleticiyi ifade etmek amacıyla "çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusu" kavramları kullanılmaktadır.

Çoklu taşıma sistemini düzenleyen tek uluslararası, yeknesak ve emredici norm olan MTC'nin 1/2. maddesi, çoklu taşımayı üstlenen işleticiyi; "*çoklu taşıma sözleşmesini kendi adına hazırlayarak, çoklu taşımada yer alan gönderenin ya da taşıyıcıların 'temsilcisi olarak' (as agent) ya da onlar adına değil ve fakat 'asil olarak' (as principal) hareket eden ve çoklu taşımanın uygulanmasından doğan sorumluluğu üzerine alan kişi*" olarak tanımlamaktadır.

Çoklu taşıma sistemini düzenleyen ancak emredici niteliği bulunmayan UNCTAD-ICC Kuralları da, çoklu taşımayı üstlenen işletici kavramına yer vermiş ve 2/2. maddesi uyarınca, kavramı; "*çoklu taşıma sözleşmesini tamamlayan ve bu sözleşmenin uygulanmasına ilişkin olarak taşıyıcı sıfatı ile sorumluluk üstlenen kişi*" olarak tanımlamıştır. Bu noktada 1973 yılında kabul edilen ICC Kuralları ile kombine taşımayı üstlenen işletici olarak yaratılan, 1980 yılında kabul edilen MTC ile çoklu taşımayı üstlenen işletici olarak geliştirilen kavramın, 1992 yılında kabul edilen UNCTAD-ICC Kuralları ile kullanımına devam edildiği görülmektedir.

Çoklu taşımayı oluşturan taşıma sistemlerinden birinin denizyolu taşıması olması kaydıyla uygulanabilen ve bu nedenle çoklu taşıma sistemini kısmen düzenlediği değerlendirilen Rotterdam Kuralları ise, çoklu taşımayı üstlenen işletici kavramı yerine taşıyıcı kavramını kullanmış ve taşıyıcıyı; "*taşıtan ile taşıma sözleşmesi yapan kişi*" olarak tanımlamıştır. Sözer (2011: 522), bu tanımın, denizyolu taşımasını düzenleyen Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nın özünü muhafaza etmek suretiyle ve Rotterdam Kuralları'nı denizyolu taşımasına hasretmek üzere kullanıldığını belirtmektedir.

Çoklu taşımayı kısmen de olsa düzenleyen ve konuya ilişkin en güncel norm olma niteliğini haiz olan Rotterdam Kuralları ile getirilen taşıyıcı tanımı, özellikle çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının uygulamadaki konumunu tam olarak karşılamamaktadır (UNCTAD, 2002: 6). Nitekim Wit (1995: 3), çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, taşıtan ile yapacağı taşıma sözleşmesinin yanısıra, taşımanın gerçekleşmesi için birtakım başka kişilerle de sözleşme yaptığını ve bu şekilde sözleşmesel ilişkilerin odağı haline geldiğini ifade etmektedir. Dolayısıyla, çoklu taşımayı üstlenen işletici sadece taşıtan ile taşıma sözleşmesi yapan bir taşıyıcı değildir.

Tablo 18, uluslararası tekli taşıma düzenlemelerinde yer alan taşıyıcı kavramı tanımlamalarını göstermektedir.

Tablo 18: Uluslararası Tekli Taşıma Sözleşmelerinde Yer Alan Taşıyıcı Tanımlamaları

Düzenleme	Tanımlama
Lahey Kuralları	*Taşıyıcı*: Taşıtan ile taşıma sözleşmesi akdeden gemi sahibi ya da kiracısıdır.
Lahey-Visby Kuralları	*Taşıyıcı*: Taşıtan ile taşıma sözleşmesi akdeden gemi sahibi ya da kiracısıdır.
Hamburg Kuralları	*Taşıyıcı*: Bir gönderen ile bizzat navlun sözleşmesi akdeden veya adına navlun sözleşmesi akdedilen kişilerdir. *Fiili Taşıyıcı*: Bir taşımanın ifası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen tüm diğer kişilerdir.
CMR	*Taşıyıcı* kavramı tanımlanmamıştır.
CIM-COTIF	*Taşıyıcı*: CIM-COTIF'e göre gerçekleştirilecek taşıma sözleşmesini gönderici ile akdeden ve bu sözleşme uyarınca sorumlu olan kişidir. *Fiili Taşıyıcı*: Gönderici ile taşıma sözleşmesi yapmamış olan ancak, taşıyıcıya taşıma sözleşmesinde tanınan yetki uyarınca, taşımanın ifası tamamen veya kısmen üzerine bırakılan kişidir.
Varşova Sistemi Düzenlemeleri (Guadajalara Sözleşmesi uyarınca)	*Akdi Taşıyıcı*: Varşova Sözleşmesi'ne göre gerçekleştirilecek taşıma sözleşmesinde, asil olarak hareket eden ve bu sözleşmeyi yolcu, gönderici ya da bu kişiler adına hareket eden kişilerle gerçekleştiren kişidir. *Fiili Taşıyıcı*: akdi taşıyıcının kendisine vermiş olduğu yetki dâhilinde, taşıma sözleşmesinin tamamını ya da bir kısmını ifa eden akdi taşıyıcı dışındaki kişidir.

6762 sayılı TTK'nın 762. maddesinde taşıyıcı; "*ücret mukabilinde (karşılığında) yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kişi*" olarak

tanımlanırken, 6102 sayılı TTK2nın 850. maddesinde ise taşıyıcı; "*taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi*" olarak tanımlanmıştır. Bunun yanısıra 6102 sayılı TTK'nın 888. maddesinde fiili taşıyıcı kavramı da düzenlenerek, kavram; "*taşımayı kısmen veya tamamen yerine getiren kişi*" olarak tanımlanmıştır.

Taşıyıcı kavramına ilişkin olarak, uluslararası tekli taşıma düzenlemelerinde yer alan tanımlamalar incelendiğinde, taşıyıcının sadece taşıtan ya da gönderen ile taşıma sözleşmesi yapan bir kişi olarak tanımlandığı tespit edilmektedir. Rotterdam Kuralları da, taşıyıcıyı bu geleneksel tanım paralelinde tanımlamaktadır. Türk hukukunda ise taşıyıcı; "*taşıma sözleşmesi akdederek taşımayı üstlenen*" kişi olarak tanımlanmıştır. Son dönemlerde kabul edilen Hamburg Kuralları, Varşova Sistemi Düzenlemeleri (Guadalajara Protokolü ve Montreal Sözleşmesi), CIM-COTIF ile 6102 sayılı TTK'da ise; taşımayı kısmen veya tamamen fiilen yerine getiren kişiyi ifade etmek amacıyla, fiili taşıyıcı kavramına da yer verildiği tespit edilmektedir.

Kavram kargaşasına yer vermemek amacıyla ve Guadalajara Sözleşmesi paralelinde, taşıtanla taşıma sözleşmesi akdeden kişiyi ifade etmek amacıyla "akdi taşıyıcı" (contractual carrier), taşıma sözleşmesinin tarafı olmayıp taşımayı kısmen veya tamamen fiilen yerine getirmeyi üzerine alan kişiyi ifade etmek amacıyla da "fiili taşıyıcı" (actual carrier) kavramları kullanılmaktadır.

Çoklu taşımayı üstlenen işletici bir akdi taşıyıcıdır (Hoeks, 2010: 52). Ancak, bu sıfat çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, çoklu taşımayı düzenlemeye ilişkin olarak üzerine aldığı sıfatlardan sadece bir tanesidir. Nitekim çoklu taşımayı üstlenen işletici, uluslararası taşıma sözleşmelerindeki geleneksel taşıyıcı tanımlamasından farklı olarak, taşıma sözleşmelerini sadece taşıtan ya da gönderenle akdetmemektedir. Çoklu taşıma gibi, en az iki farklı taşıma sistemini ihtiva eden bir taşımada, ihtiva olunan her bir taşıma sistemi, genelde fiilen tek bir işletme tarafından ifa edilememekte bunun yanısıra; yükün yüklenmesi, boşaltılması, elleçlenmesi, depolanması gibi süreçlerde başka işletmelerin de çoklu taşımaya dâhil olması gerekmektedir.

Çoklu taşımayı üstlenen işletici, yük sahibi ile çoklu taşıma sözleşmesi düzenleyerek bu kişiye karşı *akdi taşıyıcı* sıfatını kazanırken, çoklu taşımada yer alan her bir taşıma sistemini gerçekleştirecek fiili taşıyıcılar ile ayrı ayrı sözleşmesel ilişki

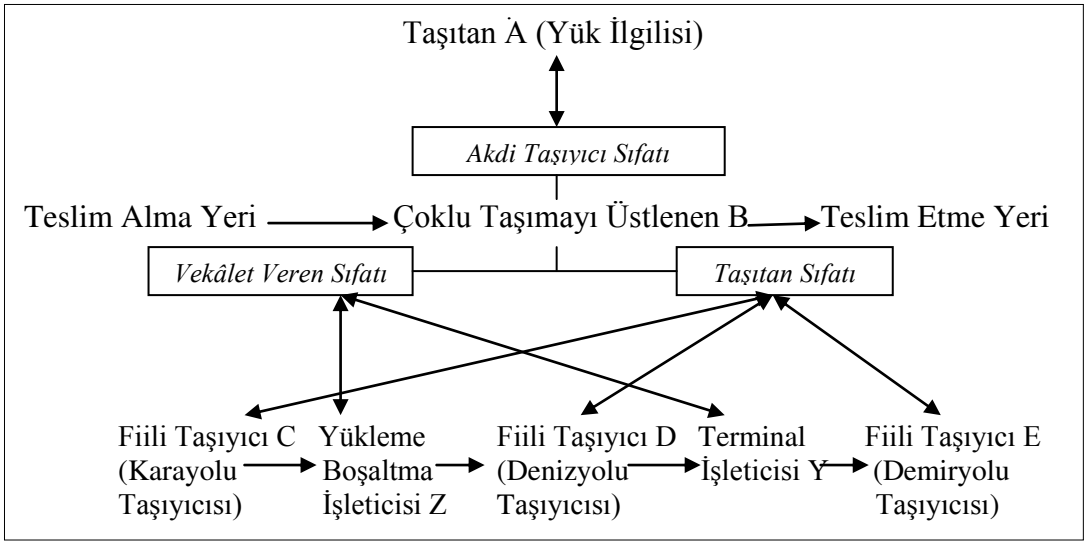
içerisine girerek bu kişilere karşı da *taşıtan* sıfatını kazanmaktadır. Bunun yanısıra, çoklu taşımayı üstlenen işletici, yine çoklu taşımayı düzenleme görevi itibariyle, yüke ilişkin gerçekleştirilecek, taşıma dışındaki, diğer hizmetlerin ifası için terminal işleticileri (terminal operators), yükleme boşaltma müteahhitleri ve antrepo sorumlusu (warehouse keepers) gibi işletmelerle de sözleşmesel ilişki içerisine girerek bu kişilere karşı *vekâlet veren*[9] sıfatını kazanmaktadır.

Çoklu taşımayı genelde üstlenen işletici aşağıda ayrıntısı ile incelendiği üzere taşıma işleri komisyoncularıdır. Komisyoncunun komisyon sözleşmesinden doğan borçlarının ifası için kendi adına yapacağı sözleşmeler ile başkalarını tevkil edip edemeyeceği sorunu ise Borçlar Kanunu'nun vekâlete ilişkin hükümlerine göre saptanır (Arkan, 2001: 222). Bu şekilde, çoklu taşımada yer alan tüm aktörlerle sözleşmesel ilişki içerisine giren çoklu taşımayı üstlenen işletici, sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunarak, MTC tanımında değinildiği gibi çoklu taşıma sözleşmesinin uygulanmasından sorumlu olan kişi konumuna gelmektedir.

Şekil 8, bir çoklu taşımada, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, akdi taşıyıcı, taşıtan ve vekâlet veren sıfatları altında dâhil olduğu sözleşmesel ilişkileri göstermektedir.

[9] Çoklu taşımayı üstlenen ile taşıma dışında yüke ilişkin bir iş görme taahhüdünde bulunan kişiler arasında, 11.01.2011 tarih ve 6098 sayılı Borçlar Kanunu'nun 502. ve 514. maddeleri arasında düzenlenen ve 502. maddesi uyarınca; "*vekâlet sözleşmesi, vekilin vekâlet verenin bir işini görmeyi veya işlemini yapmayı üstlendiği sözleşmedir*" olarak tanımlanarak, devam eden fıkrada "*vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörme sözleşmelerine de uygulanır*" demekle kanunda düzenlenmemiş olan iş görme sözleşmelerine uygulanabilir torba bir sözleşme türü olan vekalet sözleşmesi bulunduğu ve bu sözleşme uyarınca çoklu taşımayı üstlenenin vekalet veren, yüke ilişkin olarak iş gören kişilerin ise vekil sıfatı taşıdıkları değerlendirilmektedir.

Şekil 8: Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin Çoklu Taşımada Dâhil Olduğu Sözleşmesel İlişkiler



Rotterdam Kuralları, genel anlamda, çoklu taşımayı üstlenen işleticiyi tam olarak karşılamadığı yukarıdaki gibi tespit edilen, taşıyıcı kavramının yanısıra, yeni bir taşıma aktörü olarak "ifa eden taraf" (performing party) kavramını düzenlemiş ve bu kavramı 1/6. maddesi uyarınca; "*taşıyıcının talebiyle veya taşıyıcının gözetimi veya denetimi altında hareket etmek sureti ile bir sözleşme çerçevesinde, taşıyıcının; yüklerin teslim alınması, yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, taşınması, gözetimi, boşaltılması ve teslim edilmesi ile ilgili yükümlülüklerinden herhangi birini, doğrudan veya dolaylı olarak ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen, taşıyıcı dışındaki kişi*" olarak tanımlamıştır. Bu kişilerin uygulamadaki örneklerini; terminal işleticisi, yükleme boşaltma müteahhidi, antrepo sorumlusu ve denizyolu taşıma sistemi hariç tekli taşımaları gerçekleştiren fiili taşıyıcıların teşkil ettiği düşünülmektedir.

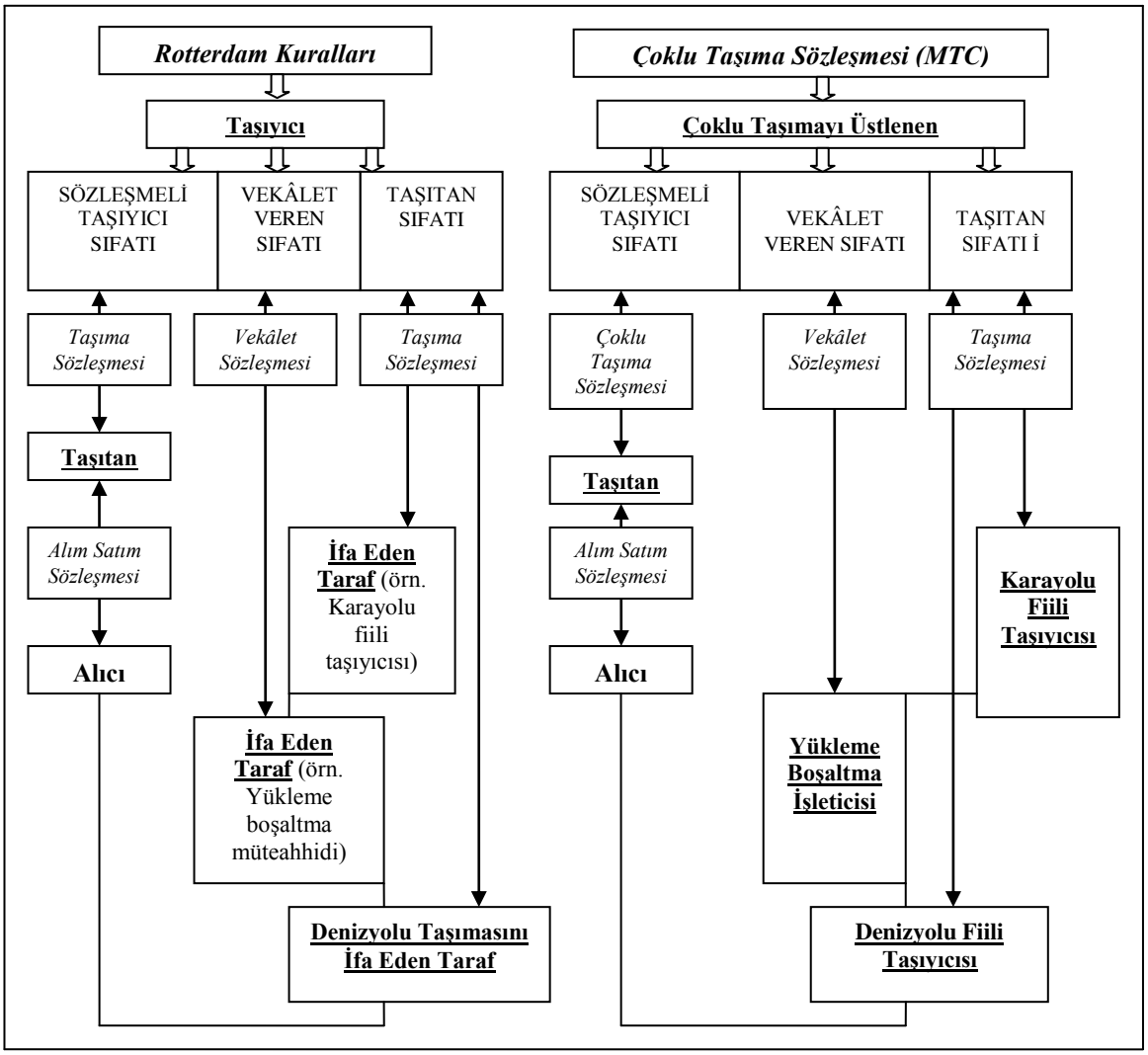
Rotterdam Kuralları ile yaratılan ifa eden taraf kavramı, denizyolu fiili taşıyıcılarını kapsamamaktadır. Nitekim Rotterdam Kuralları, denizyolu fiili taşıyıcılarını, 1/7. maddesi uyarınca "denizyolu taşımasını ifa eden taraf" (maritime performing party) olarak; "*bir geminin, yükleme limanından ayrılışı ile boşaltma limanına varışı arasındaki süre boyunca, yüklere ilişkin olarak taşıyıcı yükümlülüğünü ifa eden ya da ifa etmeyi üzerine alan kişi"* şeklinde tanımlamakla, denizyolu taşımasını gerçekleştirecek bu fiili taşıyıcıların taşıyıcı ile birlikte müteselsil sorumluluğa sahip olduğunu düzenlemektedir.

Rotterdam Kuralları ile düzenlenen ifa eden ve denizyolu taşımasını ifa eden tarafların, Hamburg Kuralları ve Guadalajara Sözleşmesi'nde yer alan fiili taşıyıcı kavramının kapsamına giren işletmelere göre, çok daha geniş bir kesimi kapsadığı değerlendirilmektedir (Fujita, 2009: 367). Bu kavramlar aslında, MTC ile düzenlenen çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sözleşmesel ilişki içerisine girdiği işletmeleri (fiili taşıyıcılar, yükleme boşaltma müteahhitleri, terminal işleticileri, antrepo sorumlusu gibi) ifade etmektedir. Rotterdam Kuralları'nın ilgili hükümleri uyarınca, işletmelerin ifa eden taraf ve denizyolu taşımasını ifa eden taraf sıfatlarını kazanabilmesi, taşıyıcı ile sözleşmesel ilişki içerisine girmeleri ile mümkün olmaktadır. Ancak, bu durumda, Rotterdam Kuralları ile taşıyıcıyı tanımlamak amacıyla kullanılan "*taşıtan ile taşıma sözleşmesini akdeden kişi*" tanımının, ifa eden taraf ve denizyolu taşımasını ifa eden taraf ile taşıyıcı arasında gerçekleştirilecek sözleşmesel ilişkileri kapsamadığı değerlendirilmektedir.

Şekil 9, Rotterdam Kuralları'nda tanımlanan taşıyıcı, ifa eden taraf ve denizyolu taşımasını ifa eden taraf kavramları ile MTC'de tanımlanan çoklu taşımayı üstlenen işletici ve ilk olarak Guadajalara Sözleşmesi uyarınca düzenlenen fiili taşıyıcı kavramlarını tespit etmektedir. Şekilde satıcı ile alıcı arasında yapılan satışın, sif (CIF) satış[10] olması nedeniyle, satıcı aynı zamanda taşıtan olarak belirlenmiştir.

[10] 6762 sayılı TTK'nın 1139. maddesinde sif satış; "*bir malın muayyen bir yere taşınması için gemiye yükletilmesi şartiyle mal değerinden ve satıcı tarafından ödenecek sigorta ücretiyle navlundan ibaret maktu bir bedel karşılığına yapılan satış*" olarak tanımlanmış ve bu şekilde taşımaya ilişkin doğacak masraflar (cost), sigorta ücreti (insurance) ve navlun ücreti (freight) satıcıya tahmil olunmuştur.

Şekil 9: Rotterdam Kuralları ve MTC Uyarınca Yapılacak Taşımada Yer Alabilen Aktörler



Hukuk normları uyarınca kendisine atfedilen kombine taşımayı üstlenen işletici, çoklu taşımayı üstlenen işletici ve taşıyıcı sıfatlarından hangisi benimsenirse benimsensin, konteynerleşmeye paralel bir şekilde gelişen bir sektör olan çoklu taşımanın en önemli unsurlarından birinin, bu taşımanın ifa edilmesi sorumluluğunu tamamen üzerine alan ve bu şekilde sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunan işletmeler olduğu değerlendirilmektedir. Hukuksal açıdan bu işletmeleri ifade etmek amacıyla, çoklu taşıma sistemini düzenleyen tek uluslararası, yeknesak ve emredici norm olan MTC'de kullanılan çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatı kullanılacak olsa da, uygulamada bu sıfatı kullanan işletmelerin de belirlenmesi gerekmektedir.

2.3. ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU

MTC ve UNCTAD-ICC Kuralları uyarınca çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin, uygulamadaki en yaygın olanını, taşımanın bütünleştirilmesindeki gelişmelere paralel olarak gelişen taşıma işleri komisyoncuları (freight forwarder) oluşturmaktadır (Wei, 1999: 91). Taşıma işleri komisyoncuları geleneksel olarak çoklu taşımayı üstlenen işleticiler olarak görülmektedir. Ley (1991: 203) de, konteynerleşmeye bağlı olarak çoklu taşımanın gelişmesiyle, taşıma işleri komisyoncularının taşıyabilecekleri sıfatlara çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatının da eklendiğini ifade etmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde, taşıma işleri komisyoncusu kavramı açıklanarak, bu aktörün taşımada üstlendiği değişik rol ve işlevlerine göre taşıdığı hukuki sıfatlar değerlendirilmektedir. Bu incelemenin akabinde, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncuları üzerinde detaylı bir değerlendirme yapılmaktadır.

2.3.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Freight Forwarder) Kavramı

Taşıma işleri komisyoncusu kavramını incelemeden önce, bu kavramın, İngilizce "freight forwarder" olarak adlandırılan işletmeleri çalışmada Türkçe ifade etmek amacıyla kullanıldığını belirtmek gerekmektedir. Literatürde, "freight forwarder" olarak adlandırılan işletmeleri, Türkçe karşılayacak terim konusunda henüz bir uzlaşma sağlanmamıştır. Türkiye'de ve uluslararası alanda karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu taşımalarına ve çoklu taşımaya yönelik lojistik hizmetler üreterek taşıma organizasyonunu üstlenen işletmeleri aynı çatı altında toplayan bir sivil toplum örgütü olan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTIKAD, 2012) ile Çancı ve Erdal (2003a: 5), "freight forwarder" kavramını Türkçe "taşıma işleri organizatörü" olarak ifade ederken, Tuna (1994: 117), "freight forwarder" kavramının karşılığında Türkçe "nakliye müteahhidi" terimini kullanmayı tercih etmiş, Deveci (2006) ise bu kavram karşılığında "nakliye işleri yüklenicisi" terimini kullanmıştır. "Freight forwarder" kavramına ilişkin olarak yaşanan bu Türkçe ifade karmaşası nedeniyle, çalışmanın bu bölümünde "freight forwarder" kavramı incelenmekte ve bu kavramın Türkçe

karşılığını ifade etmek amacıyla, taşıma işleri komisyoncusu ifadesinin kullanılma nedeni açıklanmaktadır.

Küresel boyutta çoklu taşıma sistemlerinin en temel tedarikçileri olan "freight forwarder" işletmeleri, çoğu zaman kendilerinin olmayan ya da işletmedikleri taşıma araçları ile taşımanın, tekli taşıma sistemlerini bütünleştirmek suretiyle gerçekleşmesini sağlayan önemli taşıma aktörleridir (UNCTAD, 2003b: 7). Öyle ki ABD Temyiz Mahkemesi 5. Dairesi, 1983 yılında vermiş olduğu "*Strachan Shipping Co. - Dresser Indus. Inc*." kararında (www.openjurist.org); "*birçok ihracatçının, bağımsız 'freight forwarder' işletmeleri olmaksızın, uluslararası ticarete çok zor devam edebileceğini*" belirterek, bu işletmelerin önemine vurguda bulunmuştur. Burkovskis (2008: 208) de, bu işletmeleri taşımanın mimarı olarak tanımlamaktadır. Özellikle konteynerleşmenin gelişmesiyle bu işletmelerin, yük dağıtımını düzenleme hizmeti, denizyolu taşımasından diğer taşıma sistemlerine doğru genişlemiştir (Ramberg, 1988: 6).

Türkçe ifade ettiği kavrama ilişkin olarak farklı görüşler bulunan "freight forwarder" işletmelerini tanımlayan genel geçer bir tanım da bulunmamaktadır. İngiliz Mahkemesi 1920 yılında verdiği "*Jones -. European & General Express*" kararında (www.unidroit.info), bu işletmeleri; "*yükleri sizin için ileten kişilerdir… bu işi bizzat kendileri ya da temsilcileri yapmasa da, başkalarının bu işi yapmasını üstlenirler…*" olarak tanımlamakla kurumun ilk tarihi tanımını, içtihadı olarak gerçekleştirmiştir. ABD Yasası (U.S. Code) 13903. maddesinde, "freight forwarder" işletmelerini; *"(i) taşımayı düzenleyen ve birleştiren ya da düzenlenmesini ya da birleştirilmesini sağlayan ve taşıma operasyonlarının dağılımını gerçekleştiren ve (ii) kalkış yerinden varış yerine kadar gerçekleşen taşımaya ilişkin sorumluluğu üstlenen kişi*" olarak tanımlamaktadır.

ABD Kaliforniya Kuzey Bölge Mahkemesi, 1975 yılında vermiş olduğu "*Japan Lines - United States*" kararında (www.ca.findacase.com), "freight forwarder" işletmelerini; *"(i) eyaletlerarası ticarette taşımayı gerçekleştirme veya gerçekleşmesini sağlama konusunda genel taşıma görevini, (ii) taşımayı düzenleme, birleştirme veya sağlama görevini ve (iii) yüklerin dağıtımını gerçekleştiren ya da gerçekleşmesini sağlama görevini üzerine alarak yükleri teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar taşımaya ilişkin tüm sorumluluğu üstlenen kişi*" olarak

tanımlanmıştır. ABD Temyiz Mahkemesi 11. Dairesi ise, 2004 yılında verdiği "*Norfolk Southern Railway Company - Kirby*" kararında (www.oyez.org); "*…yük taşımasını düzenler, koordine eder ve gerçekleştirir, ancak yükü bizzat kendisi taşımaz…*" demekle, "freight forwarder" işletmelerinin uygulamadaki taşımaya ilişkin genel nitelikli görevlerini belirtmiştir.

UNESCAP (2011: 3), "freight forwarder" işletmelerini; "*yüklerin taşınması, birleştirilmesi (consolidation), elleçlenmesi, paketlenmesi ve dağıtımına ilişkin olarak yük ilgilisinin ya da taşıyıcının acentesi sıfatıyla hareket eden kişi ya da işletmeler*" olarak tanımlamaktadır. Schoenbaum (2004: 534) ise, "freight forwarder" işletmelerini; *"yüklerin taşınmasının gerçekleşmesini sağlayan ve bu işi üzerine alan, taşıtan ve taşıyıcı arasında hareket eden bir aracı"* olarak ifade etmektedir.

Çancı ve Erdal (2003b: 5) ise Türk hukukunda düzenlenen "taşıma işleri komisyonculuğu" kavramının bu işletmeleri yeterince kapsamadığını belirterek, çalışmalarında bu işletmelerin Türkçe karşılığına yer vermemekte ve "freight forwarder" işletmelerini; "*karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu, nehir yolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma sistemlerinde sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmet veren organizatör bir kuruluş*" olarak tanımlamaktadır.

"Freight forwarder" işletmelerinin yukarıda yapılan tanımları incelendiğinde, bu işletmelerin genel anlamda; yükleri bizzat taşıyan ya da başkalarının bu işi yapmalarını sağlayan, bunun yanısıra taşımayı düzenleyerek, taşımaya ilişkin tüm sorumluluğu üzerine alan işletmeler olduğu değerlendirilmektedir. Bu aşamada taşıma işleri komisyoncusu kavramını incelemek ve "freight forwarder" işletmelerini Türkçe ifade etmek için bu kavramın kullanılma gerekçelerini değerlendirmek gerekmektedir.

Alman Ticaret Kanunu, "spediteur" başlıklı 413. maddesinde; "*komisyoncunun, navlun karşılığında taşımayı düzenlemesi durumunda taşıyıcı gibi sorumlu olacağını*" belirtirken, Fransız Ticaret Kanunu, 96. ve 102. maddeleri arasında düzenlediği "commisionnaire de transport" işletmesini; "*bağımsız olarak yüklerin hangi yol ve taşıma sistemi kullanılmak üzere taşınacağına karar veren, kendi adına hareket eden ve yükleme yerinden varış yerine kadar taşımaya ilişkin*

tüm sorumluluğu üstlenen kişi" olarak tanımlamıştır (Jones, 1993: 28; Ramberg, 1993b: 19). Türk hukukunda ise, taşıma işleri komisyoncusuna ilişkin hükümler, Alman Ticaret Kanunu'nda benimsenen sistematiğe uygun olarak düzenlenmiştir. 6102 sayılı TTK'nın eşya taşımaya ilişkin hükümler, Alman Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabının ilk kısmında 407. ve 450. maddeleri arasında yer alan hükümler esas alınmak suretiyle düzenlenmiştir.

6762 sayılı TTK'nın 808. maddesi "ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı sanat ittihaz etmiş olan kimseye taşıma işleri komisyoncusu denir" demekle taşıma işleri komisyoncusunu tanımlamaktadır[11]. Taşıma işleri komisyoncusu kendi adına müvekkili hesabına, bir sözleşmeye dayalı olarak devamlı şekilde eşya taşıma işlerine aracılık eder ve bunun karşılığında ücret alır (Kayar, 2003: 296). Tanımdan da anlaşılacağı üzere eşya taşımayı sanat haline getirmemiş, geçici olarak taşımacılık yapan kimseler hakkında Borçlar Kanunu'nun komisyona ilişkin hükümleri uygulanmalıdır (Çetiner, 1995: 150). Nitekim Poroy ve Yasaman'a (2001: 219) göre, taşıma faaliyetini sanat edinene taşıma işleri komisyoncusu denildiğine göre, geçici olarak yapan hakkında; (i) tacir ise Borçlar Kanunu'ndaki komisyonculuk, (ii) tacir değil ise vekâlet hükümleri uygulanacaktır. Bunun yanısıra, yolcu taşıma işlerine aracılık yapılması halinde komisyon sözleşmesine ilişkin hükümler değil yine vekâlete ilişkin hükümler uygulanmalıdır (Arkan, 2001: 219).

6762 sayılı TTK, taşıma işleri komisyoncusunun yükümlülüklerini 809. maddesi uyarınca; "*taşıma mukavelesi hükümlerini yerine getirmek, taşıyıcıları ve ara komisyoncuları seçmek, tedbirli bir tacir gibi hareket etmek ve müvekkilinin menfaatlerini korumak ile talimatlarına uymak*" olarak düzenlemiştir. Bu cümleden olmak üzere komisyoncu, koşullara en uygun taşıtı ve güzergâhı belirlemeli ve bundan sonra taşıma sözleşmesini yapmalıdır (Arkan, 2001: 220). Nitekim komisyoncu, taşıma sözleşmesi hükümlerini yerine getirmekte ve özellikle taşıyıcıları ve ara komisyoncuları seçmekte tedbirli bir tacir gibi hareket etmeye ve

[11] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 1985/4942 Esas ve 1985/6030 Karar sayılı ve 12.11.1985 tarihli kararı (www.hukukturk.com) ile *"...davalı ihracat işleminin tamamını komisyoncu sıfatıyla kendi namına ve müvekkili hesabına gerçekleştirdiğinden transit ticaretle ilgili davacı şirketin davalı komisyoncuya yönelttiği talebinin kabulü gerekir*" demekle, komisyoncunun kendi adına ve müvekkili hesabına işlem yaparak taşımaya ilişkin çıkacak uyuşmazlıklarda sorumluluğu üstleneceğine hükmetmiştir.

müvekkilinin menfaatlerini korumaya mecburdur[12] (Karahan, 1999: 291; Kayar, 2003: 296).

Taşıma işleri komisyoncusunun kendi üzerine düşen tüm yükümlülükleri ve bu arada taşıyıcıyı seçmede gerekli özeni göstermesi durumunda taşıyıcının fiillerinden de sorumlu tutulup tutulamayacağı TTK metninde açık değildir. Alman hukukunda, tüm yükümlülükleri ve bu arada taşıyıcıyı seçmede gerekli özeni gösteren komisyoncunun sorumluluğunun taşıma sözleşmesinin yapılmasıyla son bulacağı düzenlenmişken, İsviçre ve Fransız hukukunda komisyoncu kanun hükmü icabı taşımanın yerine getirilmesinden de taşıyıcı gibi taşıma sözleşmesini düzenleyen hükümlere göre sorumlu olur (Arkan, 2001: 224). Arslanlı (1960: 204), TTK'da açıklık bulunmadığından hangi sistemin benimsendiğini saptamaya olanak bulunmadığını belirtirken, Doğanay (1990: 2169) 6762 sayılı TTK'nın taşıma sözleşmesi hakkındaki hükümlere atıfta bulunan maddesine dayanarak İsviçre ve Fransız hukuklarındaki sistemin benimsendiğini ifade etmektedir (Arkan, 2001: 225). Arkan ise (2001: 226), eşyanın taşınmasını da üstleneceğini bildiren komisyoncu ile bu yolda bir irade açıklamasında bulunmayan komisyoncunun durumlarının ayrı ayrı ele alınması gerektiğini ve TTK'nın İsviçre sistemini benimsemiş olduğunu değerlendirmektedir.

6762 sayılı TTK, taşıma işleri komisyoncusunun haklarını 810. maddesi[13] uyarınca *ücret isteme*, 811. maddesi[14] ve 812. maddesi[15] uyarınca *zilyet olunan yüke*

[12] Örneğin, müvekkilinin eşyanın havayoluyla taşıtılması yolundaki talimatına uymayarak onu demiryolu ile taşıtan komisyoncu, eşyanın taşıma sırasında uğradığı hasarı taşıyıcıya karşı rücu hakkının bulunup bulunmadığı araştırılmaksızın ve taşıma hukukuna özgü sınırlamalar söz konusu olmaksızın tazmin etmekle yükümlüdür (Arkan, 2001: 227).

[13] 6762 sayılı TTK 810. maddesi uyarınca; "*komisyoncunun deruhte ettiği iş kendi namına bir taşıyıcı seçerek taşıma mukavelesi yapmaktan ibaret olduğu taraflar arasındaki akitten açıkça anlaşıldığı takdirde eşyayı taşıyıcıya teslim ettikten sonra ücretini istemeye hak kazanır. Diğer hallerde ücretin muaccel oluşu taşıma akdindeki hükümlere tabidir*" denilmektedir.

[14] 6762 sayılı TTK 811. maddesi uyarınca; "*komisyoncu, taşınan eşyaya gerçekten veyahut taşıma senedini veya onun yerine geçecek ilmühaber yahut eşyanın bir mağaza veyahut antrepoya tevdi edildiğini bildiren makbuz kâğıdını hamil olmak suretiyle hükmen zilyet ise bu eşyanın taşıma masrafı, komisyon ücreti ve avanslarından dolayı eşya üzerinde hapis hakkı vardır*" denilmektedir.

[15] 6762 sayılı TTK 812. maddesi uyarınca; "*eşyanın taşınmasına birbiri ardınca birden çok komisyoncu aracılık ettiği takdirde, sonuncu olarak aracılık eden komisyoncular, kendilerinden önceki komisyoncuların haklarını ve bilhassa onların taşınan eşya üzerindeki hapis haklarını kullanmaya mecburdur. Bir komisyoncunun alacağı, kendisinden sonra gelen komisyoncu tarafından temin edilecek olursa, önce gelen komisyoncunun hapis hakkı ondan sonraki komisyoncuya geçer*" denilmektedir.

hapis uygulama ve 813. maddesi[16] uyarınca taşıyıcının ücretini ödemesi durumunda ona *halef olma* şeklinde düzenlemiştir. Eşyanın taşınmasına birbiri ardına birden çok komisyoncu aracılık ettiği takdirde, sonuncu olarak aracılık eden komisyoncular, kendilerinden önceki komisyoncuların haklarını ve bilhassa onların taşınan eşya üzerindeki hapis haklarını kullanmak zorundadırlar (Baktır, 2001: 195). Bunun yanısıra, komisyoncu taşıyıcılara karşı olan rücu haklarını kendi kusuru yüzünden kaybetmiş ise, bunun sonuçlarına, diğer bir deyim ile sorumluluğuna katlanmalıdır (Karahan, 1999: 291). Arkan (2001: 227), taşıyıcıya karşı sahip olunan rücu hakkının komisyoncunun kusurundan kaynaklanmayan bir nedenden ötürü kaybedildiği hallerde, komisyoncunun sorumluluktan kurtulabileceğini ifade etmektedir.

Taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı birbirinden farklı kavramlardır. Nitekim komisyoncu eşyanın bir yerden başka bir yere götürülmesi için bir taşıyıcı bularak onunla kendi adına müvekkili hesabına taşıma sözleşmesi yapmayı üstlenirken taşıyıcı, komisyoncu ile yaptığı sözleşme uyarınca eşyayı taşımakla yükümlü olur (Arkan, 2001: 219). Ancak taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğuna, 6762 sayılı TTK'nın 808/2. maddesi[17] uyarınca, kanunun taşımaya ilişkin genel hükümlerinin ve dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanabilmesi mümkün kılınmıştır. Bu atfın nedeni olarak, 6762 sayılı TTK'nın 814. maddesinde; "*aksine mukavele olmadığı takdirde komisyoncu eşyayı kendi vasıta ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir, bu halde komisyoncu taşıyıcı sayılır*" denilmekle, taşıma işleri komisyoncusuna atfedilen taşıyıcı sıfatı gösterilebilir. Bu takdirde veya (i) taşıma belgesinin bir örneğini taşıyıcının yaptığı gibi imzalayıp gönderene geri verdiğinde veya (ii) kendi adına taşıma ilmühaberi düzenleyip taşıtana verdiğinde veya (iii) taşıtan ile taşıma ücreti ve bütün masrafları kapsayan kesin bir meblağ kararlaştırdığında komisyoncu taşıma işini üzerine almış yani taşıyıcı sayılır (Poroy, 1983: 179; Çetiner, 1995: 150; Baktır, 2001: 194). Bunun yanısıra, komisyoncu borçlarını ifa etmemeden, yardımcı şahısların fiillerinden ve alt komisyoncuların fiillerinden sorumludur (Arkan, 2001: 223; Bahtiyar, 2005: 147).

---

[16] 6762 sayılı TTK 813. maddesi uyarınca; "*komisyoncu, taşıyıcının ücretini ödediği takdirde, onun hakları kendisine geçer*" denilmektedir.

[17] 6762 sayılı TTK 808/2. maddesi uyarınca; "b*u ayırımdaki hususi hükümler baki kalmak şartiyle komisyon mukavelesi ve eşyanın taşınmasına ait hususlarda, taşıma mukavelesi hakkındaki hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da tatbik olunur*" denilmektedir.

6762 sayılı TTK'nın, taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin son özel hükmü olan 815. maddesi[18] ise; taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan tüm davaların 1 yılda zaman aşımına uğrayacağını düzenlemiştir. Zamanaşımının başlangıcı, zamanaşımına uğramış hakkın def'i olarak ileri sürülebilmesi ve zararın komisyoncunun hile veya ağır kusurundan doğmuş bulunması halleri 6762 sayılı TTK'nın 767. madde hükümlerine tabidir. Buna göre zamanaşımı, eşya taşımasında eşyanın gönderilene teslim edilmesi; yolcu taşımasında yolcunun ulaşma tarihinden başlar (Karahan, 1999: 292).

6102 sayılı TTK ise, taşıma işleri komisyonculuğunu, 6762 sayılı TTK gibi tanımlamamış olsa da, 917. ve 930. maddeleri arasında taşıma işleri komisyonculuğunu 6762 sayılı TTK'ya kıyasen daha geniş bir şekilde düzenlemiştir. 6102 sayılı TTK, taşıma işleri komisyoncusunun, (i) yükümlülüklerini 918. maddesi uyarınca; "*taşıma işini örgütlemek, taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek, taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı ve taşıyıcıları seçmek, eşyanın taşıtılması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak, taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları vermek, gönderenin tazminat haklarını teminat altına almak, taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi başkaca edimleri yerine getirmek*" olarak düzenlerken, (ii) haklarını; 920. maddesi[19] uyarınca *ücret isteme*, 923. maddesi[20] uyarınca *hapis uygulama* ve 925. maddesi[21] uyarınca *halef olma* şeklinde düzenlenmiştir.

6102 sayılı TTK özel hükümlerinde, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğuna ilişkin kısıtlı düzenlemeler getirse de, genel anlamda sorumluluğun

---

[18] 6762 sayılı TTK 808/2. maddesi uyarınca; "*taşıma komisyonculuğu akdinden doğan bütün davalar bir yılda müruruzamana uğrar. Müruruzamanın başlangıcı, müruruzamana uğramış hakkın defi olarak ileri sürülebilmesi, zararın komisyoncunun hile veya ağır kusurundan doğmuş bulunması halleri 767. madde hükümlerine tabidir*" denilmektedir.

[19] 6102 sayılı TTK 920. maddesi uyarınca; "e*şyanın, taşıyıcıya veya taşıyana teslimi üzerine, komisyoncunun ücreti ödenir*" denilmektedir.

[20] 6102 sayılı TTK 923. maddesi uyarınca; "*komisyoncu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Bu konuda ayrıca, 891 inci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi ile üçüncü fıkrası hükümleri de kıyas yoluyla uygulanır*" denilmektedir.

[21] 6102 sayılı TTK 925. maddesi uyarınca; "*önceki taşıyıcı veya taşıma işleri komisyoncusunun alacakları, sonraki taşıma işleri komisyoncusu tarafından ödenirse, önceki komisyoncu veya taşıyıcının istem ve hapis hakları sonraki taşıma işleri komisyoncusuna geçer*" denilmektedir.

tespitinde, yine 6762 sayılı TTK paralelinde ve 917/3. maddesi[22] atfıyla, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümlere atıfta bulunmaktadır. Bu atfın nedeni olarak, 6102 sayılı TTK'nın 926. maddesinde; "t*aşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır, bu durumda, kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanısıra olağan taşıma ücretini de isteyebilir*" denilmekle, taşıma işleri komisyoncusuna atfedilen taşıyıcı sıfatı gösterilebilir. 6102 sayılı TTK'nın, taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin son özel hükmü olan 930. maddesi ise, taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin düzenlenen hükümlerden kaynaklanacak tüm davaların 1 yılda zaman aşımına uğrayacağını düzenlemiştir.

Tablo 19 ile 6102 sayılı TTK ile 6762 sayılı TTK'nın taşıma işleri komisyoncularına atfetmiş oldukları özellikler karşılaştırılmıştır.

Tablo 19: Taşıma İşleri Komisyoncularının 6762 sayılı TTK ve 6102 sayılı TTK Uyarınca Düzenlenen Özellikleri

6102 Sayılı TTK Uyarınca Taşıma İşleri Komisyoncusu	**6762 Sayılı TTK Uyarınca Taşıma İşleri Komisyoncusu**
- Taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı ve taşıyıcıları seçmek, -Taşıma işini örgütlemek, - Taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek, - Yüklerin taşıtılması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak, - Taşıyıcıya ve taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları vermek, - Taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan yüklerin sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi başkaca edimleri yerine getirmek. - Gönderenin tazminat haklarını teminat altına almak, - Yüklerin taşınmasını bizzat üstlenme durumunda, haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı sayılmak.	- Taşıyıcıları ve ara komisyoncuları seçmek, - Taşıma mukavelesi hükümlerini yerine getirmek, - Tedbirli bir tacir gibi hareket etmek ve müvekkilinin menfaatlerini korumak ile talimatlarına uymak.

[22] 6102 sayılı TTK 925. maddesi uyarınca; "b*u kısımdaki özel hükümler saklı kalmak üzere, komisyonculuk sözleşmesi ve eşyanın taşınmasına ait konularda taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da uygulanır*" denilmektedir.

Tablo 19 incelendiğinde, yukarıda "freight forwarder" işletmelerini ifade etmek amacıyla yapılan tanımlamalarda tespit edilen; (i) yükleri bizzat taşımak ya da başkalarının bu işi yapmalarını sağlamak, (ii) taşımayı düzenlemek, (iii) yüklerin taşınması, birleştirilmesi, elleçlenmesi, paketlenmesi ve dağıtımını düzenlemek, (iv) depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştirmek ve (v) taşımaya ilişkin tüm sorumluluğu üzerine almak özelliklerinin, 6762 sayılı TTK'da taşıma işleri komisyoncusuna atfedilen özellikler ile örtüşmediği, ancak 6102 sayılı TTK'nın taşıma işleri komisyoncusuna atfettiği özellikler ile paralellik taşıdığı değerlendirilmektedir. Bu değerlendirme, 6762 sayılı TTK döneminde, "freight forwarder" işletmelerinin Türkçe karşılığı olarak "taşıma işleri komisyoncusu" kavramının kullanılmasından kaçınılmasının ve yaşanan kavram kargaşasının nedenini açıklamaktadır.

6102 sayılı TTK'nın 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girmesi ile ise, "freight forwarder" kavramının "taşıma işleri komisyoncusu" olarak Türkçeleştirilmesinde, kavramların unsurlarının örtüşmesi nedeniyle, herhangi tereddüt yaşanılmayacağı değerlendirilmekte ve bu nedenle çalışmada "freight forwarder" kavramı karşılığında taşıma işleri komisyoncusu kavramı kullanılmaktadır.

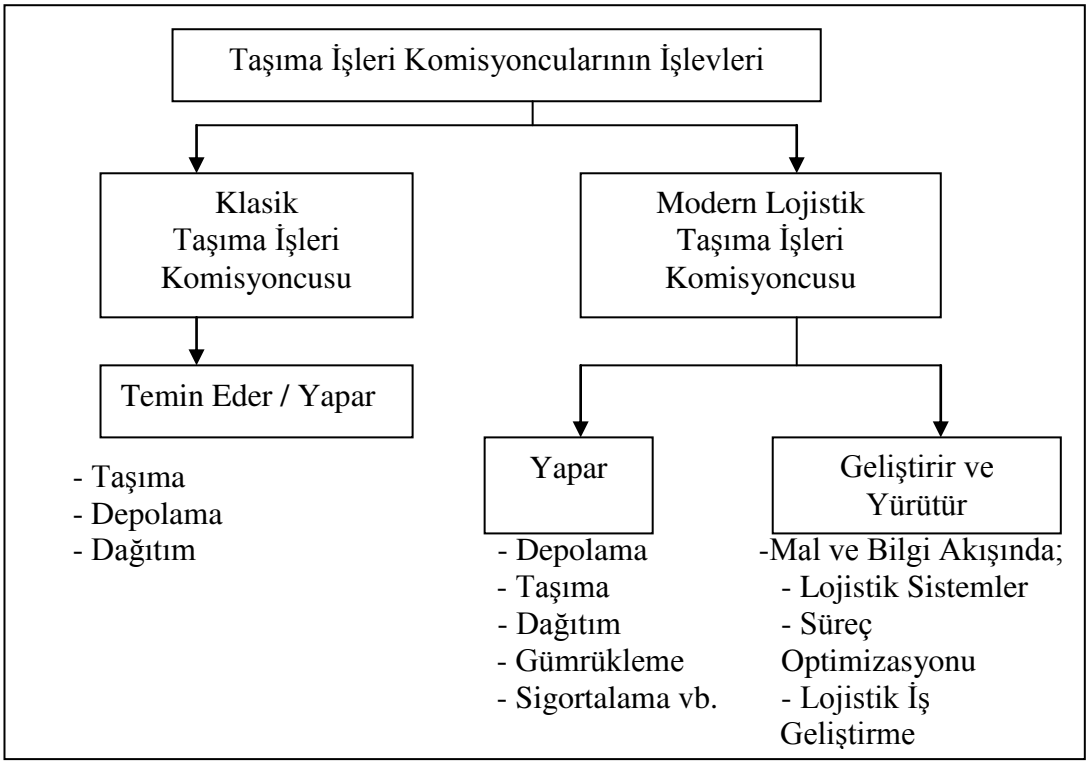
2.3.2. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Genel Olarak İşlevleri ve Hizmetleri

Taşıma işleri komisyonculuğu kavramının incelendiği çalışmanın bir önceki bölümünde, taşıma işleri komisyoncularının genel olarak sunmuş olduğu hizmetlere de değinilmiştir. UTIKAD (2012), taşıma işleri komisyoncularının sundukları hizmetleri; uluslararası ve dahili taşımayı gerçekleştirme, ihracat-ithalat işlemleri ve gümrükleme, taşıma sistemlerinin belirlenmesi, taşıma yönetimi ve taşıyıcı seçimi, taşıma sözleşmesi ve kapsamının belirlenmesi, taşıma belgelerinin hazırlanması, uluslararası yasal mevzuat ve uygulamalar hakkında danışmanlık hizmeti, sigortalama, depolama ve antrepo hizmeti, elleçleme, ambalajlama, barkotlama ve etiketleme, operasyon ve sevk yönetimi, lojistik maliyet planlaması, dağıtım, tersine lojistik faaliyetleri, fabrika içi destek, stok yönetimi, pazarlama, müşteri ilişkileri yönetimi, raporlama, talep yönetimi, lojistik performans ve değerlendirme, banka

işlemleri ve mal bedeli tahsilât, vergi mevzuat işlemleri ile bilişim teknolojileri kullanarak tüm üniteler arasında koordinasyon ve iletişimin sağlanması olarak ifade etmektedir.

UNESCAP (2006), "Taşıma İşleri Komisyoncularının Gelişen Rolü" (The Evolving Role of Freight Forwarder) başlıklı raporunda, modern taşıma işleri komisyoncularının hizmetlerini; yük dağıtımı, taşıma ve çoklu taşımayı gerçekleştirme, aktarma, paketleme, depolama, yükün sigortalanmasını düzenleme, navlun ve yerel vergilerin ödenmesi, gümrükleme ve taşıma sözleşmelerinin akdedilmesi olarak sınıflandırmaktadır. Modern taşıma işleri komisyonculuğu ifadesi bir yönüyle taşıma işleri komisyoncularının işlevlerinde, zaman içerisinde gerçekleşen değişimleri de ifade etmektedir. Şekil 10, taşıma işleri komisyoncularının işlevlerinde zaman içerisinde gerçekleşen gelişimi göstermektedir.

Şekil 10: Taşıma İşleri Komisyoncularının İşlevlerindeki Gelişme



Kaynak: Çancı ve Erdal, 2003b: 6

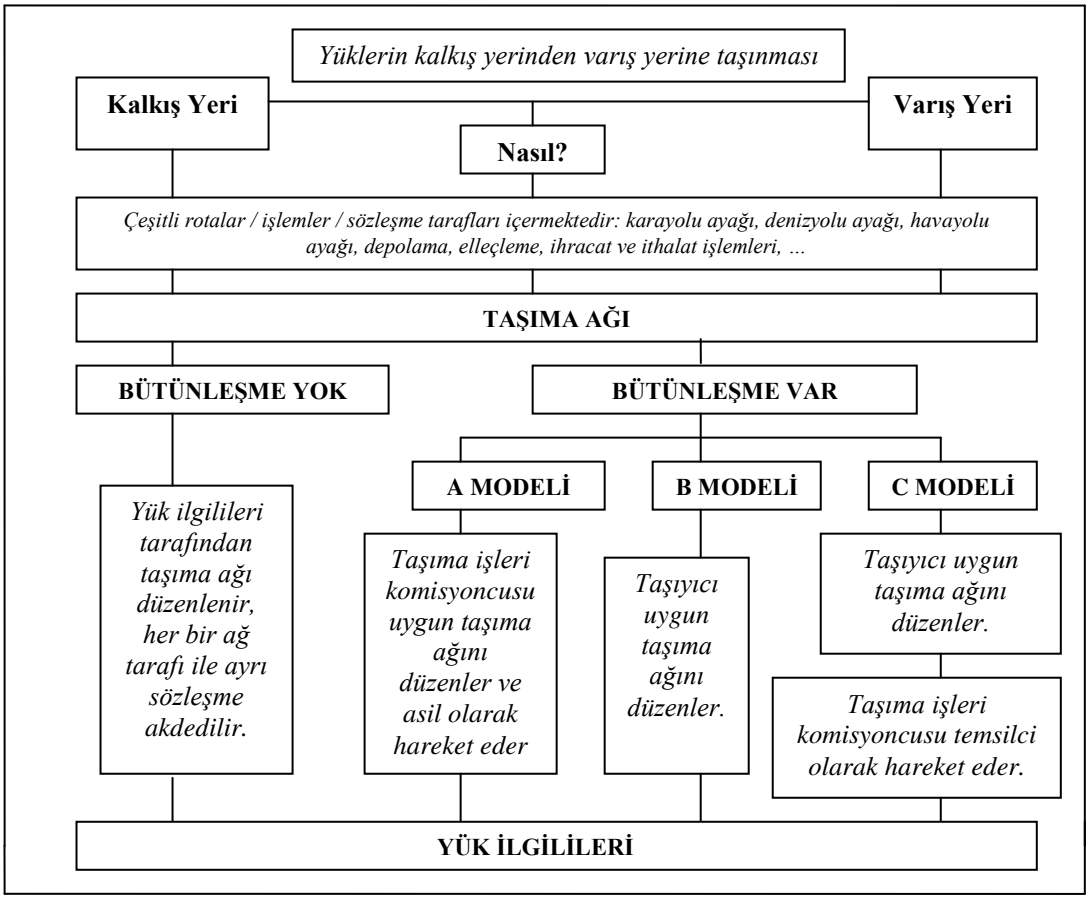
Branch (2005: 378), modern taşıma işleri komisyoncularının hizmetlerini; "*paketleme, depolama, liman acenteliği, gümrükleme gibi birbirinden bağımsız hizmetleri sağlamak, yüklerin uluslararası dağılımını sağlamaya ilişkin olarak önerilerde bulunmak ve taşıtan gibi hareket ederek taşımanın kendi adına müvekkili hesabına gerçekleşmesini sağlamak, genelde çoklu taşımayı üstlenen işletici olarak hareket ederek birden çok taşıyıcıyı bütünleştirmek suretiyle yüklerin A noktasından B noktasına uluslararası taşınmasını gerçekleştirmek*" olarak açıklamaktadır. Taşıma işleri komisyoncularının işlevleri ve hizmetleri, taşıdıkları hukuki sıfatlar ve buna bağlı olarak tesis edilecek sorumluluklarının kapsamının belirlenmesi noktasında oldukça önem taşımaktadır.

2.3.3. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hukuki Açıdan Sınıflandırılması

Taşıma işleri komisyoncuları, bir taşıma ilişkisinde ve taşımada üstlendikleri rollere göre; temsilci (agent) ve/veya asil (principal) olarak değişen sıfatlar taşıyabilmektedirler. İlk olarak temsilci sıfatıyla ortaya çıkan bu işletmeler, 20. yüzyılın başlarında, taşıtanların limandan limana teslimden daha fazlasını talep etmeleri ve bu talepleri karşılayacak şekilde hareket etmek noktasında temsilci sıfatlarının yetersiz kalmasıyla, taşımanın gerçekleşmesine ilişkin olarak sözleşmesel sorumluluk altına girmeye başlamış ve asil sıfatını da kazanmışlardır (Jones, 1993: 21).

Wit (1995: 6), taşıma işleri komisyoncularının, bir taşımada üzerlerine aldıkları asil ve temsilci sıfatlarına bağlı olarak ortaya çıkan konumsal farklılıklarını Şekil 11'de olduğu gibi değerlendirmektedir.

Şekil 11: Taşıma İşleri Komisyoncularının Hukuki Sıfatları



Kaynak: Wit, 1995: 6

Şekil 11 incelendiğinde; taşıma işleri komisyoncusu kullanılan A modelinde bu işletmenin taşıma işini düzenlediği ve bu şekilde asil sıfatını taşıdığı, C modelinde ise taşıyıcının uygun taşıma ağını düzenlemesi durumunda, taşıma işleri komisyoncusunun sadece aracılık faaliyetini gerçekleştirerek, temsilci sıfatını taşıdığı tespit edilmektedir. Schoenbaum (2004: 534) da, taşıma işleri komisyoncularının temsilci ve asil sıfatlarına vurguda bulunmak suretiyle taşıma işleri komisyoncularının; *"yüklerin taşınmasını gerçekleştiren ve üzerine alan taşıtan ve taşıyıcı arasında hareket eden bir aracı"* olduğunu ifade etmektedir.

Ley (1991: 155), taşıma işleri komisyoncusuna atfedilen sıfatların, birbirinden ayrılabilmesinde ayırt edici unsurların; taşıma sözleşmesinde kullanılan terimler, taşıma işine ilişkin olarak hazırlanan belgeler ve işletmenin unvanı olacağını ifade etmiştir. Jones (1993: 22) ise; (i) taşıma işleri komisyoncusunun yük ilgilisi adına taşıma belgesi düzenlemiş olmasının, (ii) fiili taşıyıcının taşıma işleri

komisyoncusu namına bir taşıma belgesi düzenlemiş olmasının, (iii) taşıma işleri komisyoncusunun kendi işçileri ile taşıma hizmetinin herhangi bir kısmını ifa etmiş olmasının ve (iv) taşıma tarafları arasında varolan ilişkiler ve taşıma işleri komisyoncusu tarafından kullanılan terimlerin, taşıma işleri komisyoncusunun temsilci ve asil sıfatlarını belirlemede önemli olduğunu değerlendirmiştir.

2.3.3.1. Temsilci Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusu

Taşıma işleri komisyoncusu, bir taşıma ilişkisinde genellikle, taşımayı tarifeli denizyolu taşıyıcısının gerçekleştirmesini sağlamakla, yük ilgilisinin temsilcisi sıfatıyla hareket etmekte, bunun yanısıra, taşıyıcıyla olan ilişkisinin niteliğine göre taşıyıcının temsilcisi olarak da hareket edebilmektedir (UNESCAP, 2006a). Ayrıca, yurtdışındaki bir taşıma işleri komisyoncusu ile anlaşması durumunda, bu işletmenin temsilcisi olarak da hareket edebilmektedir. Nitekim yurtdışında bulunan amir taşıma işleri komisyoncusu, yüklerin taşınması ve tesliminde gerçekleştirilecek lojistik işlemleri, ülke koşullarını daha iyi bilen yerel taşıma işleri komisyoncularından destek almak suretiyle yerine getirebilmektedir (Çancı ve Erdal, 2003b: 13).

Taşıma işleri komisyoncusunun, taşımada bir temsilci gibi hareket ettiği faaliyet alanlarına, müvekkilinin ad ve hesabına hareket etmek suretiyle gerçekleştireceği, aşağıdaki durumlar örnek gösterilebilmektedir (UNESCAP, 2006a):

(i) Yükün bir taşıma sisteminden diğer taşıma sistemine aktarılması,
(ii) Paketleme, depolama ve dağıtım faaliyetlerinin bağımsız sözleşenler (independent contractor) aracılığıyla ifa edilmesi,
(iii) Yük sigortasının ayarlanması,
(iv) Yükün gümrük ve belgelendirme işlemlerinin gerçekleştirilmesi,
(v) Navlun ve yerel vergilerin ödenmesi.

Taşıma işleri komisyoncularının taşıma ilişkisinde temsilci olarak hareket etmeleri durumunda yükümlükleri; (i) makul ve yeterli bir taşıma işleri komisyoncusundan beklenen özen ve dikkati göstermek, (ii) taşımanın makul sürede gerçekleşmesini sağlamak ve taşıma süresine ilişkin varsa diğer olanakları müşterisine bildirmek, (iii) müşterisinin talimatlarına uymak, (iv) müşterisinin

menfaatlerini korumak, (v) uygun taşıyıcıyı ve diğer hizmet tedarikçilerini seçmek ve (vi) sigorta konusunda öneride bulunmak olarak tespit edilmektedir (UNESCAP, 2006a).

Temsilci sıfatıyla hareket eden geleneksel taşıma işleri komisyoncularının taşıyıcı gibi sorumlulukları bulunmamaktadır (Ramberg, 1993b: 13). Bir temsilci olarak hareket eden taşıma işleri komisyoncusunun; (i) yükümlülüklerini ihlal etmesi, (ii) zarar ile kusurlu temsili ve tavsiyesi arasında uygun bir illiyet bağı bulunması ya da (iii) yük hasarının bizzat kendisi tarafından gerçekleştirilmesi ile müvekkiline karşı sorumlu olduğu değerlendirilmektedir (UNESCAP, 2006a).

Türk hukukunda, 6102 sayılı TTK'nın 918/1. maddesi kapsamında taşıma işleri komisyoncusuna atfedilen; taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı ve taşıyıcıları seçmek, taşıma işini örgütlemek, taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek, yüklerin taşıtılması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak, taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları vermek, taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan yüklerin sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi başkaca edimleri yerine getirmek hizmetlerinin, aynı kanunun 918/3. maddesi gereği "*böyle bir yetki alınmış olması şartıyla, gönderen adına yapılması*" durumunda, taşıma işleri komisyoncusunun taşımada temsilci olarak hareket ettiği değerlendirilmektedir. Madde metninde, bu hizmetlerin gönderen adına yapılması durumuna vurguda bulunulduğu ve bu nedenle, taşıma işleri komisyoncusunun sadece gönderenin temsilcisi sıfatının düzenlendiği tespit edilmektedir.

2.3.3.2. Asil Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusu

Uygulamada taşıma işleri komisyoncuları genellikle asil olarak hareket etmekte ve gerekli lojistik hizmetlerden en önemlisi olan, gönderenden alıcı tarafına yüklerin taşınması faaliyetinin gerçekleştirilmesi hizmetini üzerlerine almaktadırlar. Taşıma işleri komisyoncularının, taşımada bir asil gibi hareket ettiği faaliyet alanlarına, kendi ad ve hesabına hareket etmek suretiyle gerçekleştirecekleri, aşağıdaki durumlar örnek gösterilebilmektedir (UNESCAP, 2006a):

(i) Yükün birleştirilmesi,

(ii) Yükün dağıtımı,

(iii) Tekli ya da çoklu taşımanın bizzat ya da alt sözleşenler (sub-contractor) aracılığıyla gerçekleştirilmesi,

(iv) Paketleme, depolama ve dağıtım faaliyetlerinin alt sözleşenler aracılığıyla ifa edilmesi.

Bir asil olarak taşımada yer alan taşıma işleri komisyoncusu, sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunarak, yük ilgilisine karşı akdi taşıyıcı (contractual carrier), fiili taşıyıcıya karşı da taşıtan (shipper) olarak sorumlu olmakta ve bu nedenle taşımacılıkta yüksek düzeyde bir sorumluluğa sahip olmaktadır. Nitekim taşıtana kendi konşimentosunu düzenlemekle akdi taşıyıcı sıfatı taşıyan taşıma işleri komisyoncuları, taşıyıcıya yükleme talimatı göndermekle taşıtan sıfatını taşımaktadır.

Taşımada bir asil olarak hareket eden taşıma işleri komisyoncusunun, taşımaya ilişkin tüm sorumluluğu üzerine almasının nedeni, taşımayı gerçekleştirme hizmetine bağlı olarak, sözleşmesel ilişkilerin merkezinde olmasından kaynaklanmaktadır. Şöyle ki, komisyoncu, taşımanın gerçekleşmesini ancak; taşımayı gerçekleştirecek fiili taşıyıcıları atamak ve her biri ile ayrı ayrı taşıma sözleşmesi yapmak ve aynı şekilde asıl taşıtan ile de taşıma sözleşmesi yapmak suretiyle gerçekleştirebilecektir. Bu durumda, taşımaya ilişkin olarak taşıtan ve fili taşıyıcılarla akdedilecek sözleşmeler başta olmak üzere, tüm sözleşmelerin bir tarafı mutlaka taşıma işleri komisyoncusu olmaktadır. Bu konumu da, taşıma işleri komisyoncusunun taşımanın tamamına ilişkin sözleşmesel sorumluluğunun doğmasına neden olmaktadır. ABD Temyiz Mahkemesi 2. Dairesi 1969 yılında vermiş olduğu "*Farrell Lines, Inc. v. Titan Indus. Group*" kararında (www.leagle.com); "…*komisyoncu fiili taşıyıcıyı seçme, yükün taşınmasını sağlama, yükün araca teslimini sağlama, konşimento hazırlama gibi hizmetleri bedel karşılığında yerine getirmektedir. Ne taşıtanın ne de taşıyıcının, komisyoncunun ifa ettiği bu hizmetler üzerinde kontrol kabiliyeti bulunmamaktadır. Bu nedenlerle komisyoncunun ne taşıyıcının ne de taşıtanın temsilcisi olmadığı onun bağımsız sözleşen olduğu sonucuna varılmaktadır*" demekle, taşıma işleri komisyoncusunun asil sıfatına vurguda bulunmuştur.

Türk hukukunda, 6102 sayılı TTK'nın 918/1. maddesi kapsamında taşıma işleri komisyoncusuna atfedilen; eşyanın taşıtılması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini ve taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi başkaca edimleri yerine getirmek hizmetlerinin, aynı kanunun 918/3. maddesi gereği "*taşıma işleri komisyoncusu adına yapılması*" durumunda, taşıma işleri komisyoncusunun taşımada asil sıfatıyla hareket ettiği değerlendirilmektedir.

2.3.4. Çoklu Taşıma Sisteminde Taşıma İşleri Komisyoncusunun Rolü

Yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, çoklu taşımayı en yaygın şekilde üstlenen işleticiler, taşıma işleri komisyoncularıdır. Uygulamada, çoklu taşımayı üstlenen işletici olarak, taşıma işleri komisyoncusu gibi uzmanlaşmış ve taşıma akışını kontrol eden işletmeler olduğu gibi, günümüzde denizyolu tarifeli konteyner taşıyıcıları ve hatta demiryolu işletmeleri de bu tür görevleri üstlenmektedirler (Deveci ve Cerit, 2007).

Çoklu taşımayı üstlenen işletici ile taşıma işleri komisyoncusunu aynı sınıflandırma içerisinde ve hatta özdeş tespit eden görüşler ile çoklu taşımayı üstlenen işleticiyi tanımlayan tek yeknesak emredici uluslararası hukuk normu olan MTC'nin 1/2. maddesinde çoklu taşımayı üstlenen işleticinin çoklu taşımada asil olarak hareket ettiğini ifade eden tanıma dayanarak, bir taşıma işleri komisyoncusunun, çoklu taşımada asil sıfatıyla hareket etmesi durumunda, çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatı kazanabileceği değerlendirilmektedir.

Wit (1995: 23), taşıma işleri komisyoncusunun, kendisini tanımlayan hüküm gereği, Fransız hukukunun uygulanabilir olduğu alanlarda ve bir çoklu taşımanın varlığı durumunda çoklu taşımayı üstlenen işletici olarak nitelendirilebileceğini değerlendirmektedir. Porter (1984: 186); "*çoklu taşımayı üstlenen işleticinin aynı zamanda taşıyıcı olan taşıma işleri komisyoncuları ile aynı sınıflandırma içerisinde"* yer aldığını belirterek taşıma işleri komisyoncuları ile çoklu taşımayı üstlenen işleticilerini aynı sınıflandırma içerisine koymaktadır. Burkovskis (2008: 208) ise; "*bir çoklu taşımada, taşıma işleri komisyoncusu olmaksızın hareket edecek yük*

sahibinin, birden çok fiili taşıyıcıyla işlem yapmak durumunda kalacağını ve bunun taşıma sürecini oldukça karışık hale getireceğini" belirtmektedir.

Bazı devletler, çoklu taşımanın taşıma işleri komisyoncusu sıfatı taşınmaksızın üstlenilmesine imkân tanımamakta ve başka işletmelerin çoklu taşımayı üstlenmelerini bu şekilde engellemektedir. Tablo 20, belli ülkelerde çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin taşıdıkları sıfatları, bu işletmelerin tabi oldukları idari birim ve hukuk normlarını göstermektedir.

Tablo 20: Bazı Ülkelerde Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticiler ve Tabi Oldukları Ulusal Rejim

Ülke	Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici	Sorumlu İdari Birim	Uygulanabilir Düzenlemeler
Bangladeş	Taşıma İşleri Komisyoncusu ve Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici	Ekonomi Bakanlığı	Taşıma İşleri Komisyonculuğu Kuralları (Ruhsat ve Faaliyetler), 2008
Çin	Taşıma İşleri Komisyoncusu ve Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici	Ticaret Bakanlığı	Uluslararası Taşıma İşleri Komisyonculuğu Yönetimine İlişkin Çin Halk Cumhuriyeti Düzenlemesi ve Uygulama Yönetmeliği, 2004
Hindistan	Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici	Denizcilik Bakanlığı	Yüklerin Çoklu Taşımasına İlişkin Kanun, 1993
Filipinler	Uluslararası Taşıma İşleri Komisyoncusu Yerel Taşıma İşleri Komisyoncusu	Taşıtanlar Dairesi, Sanayi ve Ticaret Birimi	İdari Emir No.6 – Çoklu Taşımacılığa İlişkin Gözden Geçirilmiş Kurallar, 2005
Kore	Taşıma İşleri Komisyoncusu ve Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici	Kara, Ulaştırma ve Denizcilik İlişkileri Bakanlığı	Temel Lojistik Politikası, 2009
Tayland	Taşıma İşleri Komisyoncusu Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici	Ulaştırma Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı	-Yüklerin Denizyolu ile Taşınmasına İlişkin Kanun, 1991 - Çoklu Taşıma Sözleşmesi, 2005 - Medeni Kanun ve Ticaret Kanunu, 1925

Kaynak: UNESCAP, 2011: 5

Tablo 20 incelendiğinde, Çin, Bangladeş ve Kore gibi ülkelerde çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin taşıma işleri komisyoncusu kavramı altında düzenlendiği ancak, Tayland'da çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin farklı hukuksal statüye tabi tutulduğu tespit edilmektedir.

6762 sayılı TTK'da çoklu taşımaya ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmadığından, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncuları, Türk hukuku uyarınca taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin hükümlere tabi tutulmaktaydı. Ancak, yukarıda tespit edildiği gibi, 6762 sayılı TTK'nın taşıma işleri komisyoncularının sorumluğunu düzenleyen maddesinin aynı kanunun taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen maddelerine atıfta bulunması nedeniyle, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncuları aslında, dolaylı olarak, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümlere tabi kılınıyordu.

Türk hukukunda ilk defa 6102 sayılı TTK ile düzenlenen ve "değişik tür araç ile taşıma" olarak tanımlanan çoklu taşımada, çoklu taşımayı üstlenen işletici, 6102 sayılı TTK'nın 903. maddesinde yer alan "*taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler uygulanır*" hükmü doğrultusunda, taşıyıcıya ilişkin genel hükümlere doğrudan ve açıkça tabi tutulmaktadır. Bu durum, 6102 sayılı TTK uyarınca çoklu taşımayı üstlenen işleticiye atfedilecek sorumluluğun tesisinde, 6762 sayılı TTK'ya paralel bir yaklaşımın esas alındığını göstermektedir.

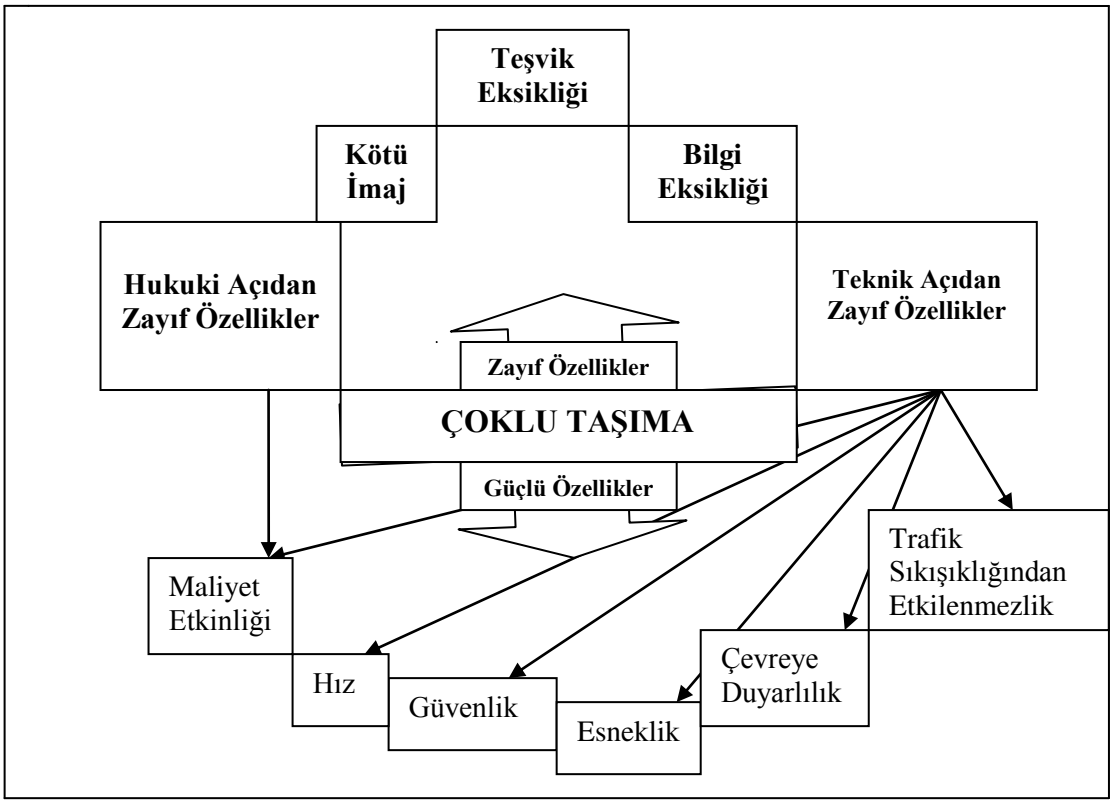
Geleneksel taşıyıcıya göre çok daha fazla faaliyet alanına, yükümlülüğe ve sıfata sahip olan çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, 6102 sayılı TTK ile taşıyıcıya atfedilen sorumluluk rejimine açıkça tabi tutulmasının, faaliyet alanı ve sorumluluk etkileşiminde ortaya çıkacak ihtiyacı tam olarak karşılayamayacağı değerlendirilmektedir. Nitekim 6102 sayılı TTK'nın çoklu taşımayı düzenleyen hükümlerinde, çoklu taşımayı üstlenen işleticiyi ifade etmek amacıyla, taşıyıcı yerine taşıma işleri komisyoncusu sıfatına vurguda bulunulmuş olsa idi, yukarıda tespit edildiği gibi özellikleri birbiriyle örtüşen taşıma işleri komisyoncusu ve çoklu taşımayı üstlenen işletici kavramları arasında daha uygun bir bütünleşme sağlanacaktı. Ancak, yukarıda açıklandığı gibi, 6762 sayılı TTK paralelinde 6102 sayılı TTK'nın da taşıma işleri komisyoncularının sorumluğunu düzenleyen hükümlerinde, birkaç özel sorumluluk düzenlemesi dışında, aynı kanunun taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen maddelerine atıfta bulunulması, sorumluluğun tesisi

noktasında her üç sıfatın (taşıma işleri komisyoncusu, taşıyıcı ve çoklu taşımayı üstlenen işletici) aynı hükümlere tabi tutulmasına neden olmaktadır.

2.4. ÇOKLU TAŞIMA SİSTEMİNİN GÜÇLÜ VE ZAYIF ÖZELLİKLERİ

Taşıma sistemlerinin; güvenlik ve emniyet, hız, maliyet etkinliği, esneklik ve bulunabilirlik gibi özellikler açısından karşılaştırılması sonucunda, her bir taşıma sisteminin farklı özellikler bakımından güçlü ve zayıf olduğu ve etkili taşıma sisteminin, bu taşıma sistemlerinin güçlü özellikleri bütünleştirilmek suretiyle oluşan çoklu taşıma sistemi olduğu değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme, aynı zamanda, çoklu taşıma sisteminin tekli taşıma sistemlerine göre güçlü özelliklerini de yansıtmaktadır. Ancak güçlü özelliklerinin yanısıra, sistemin varolan birtakım zayıf özellikleri, çoklu taşımanın özellikle maliyet etkinliği yaratma üstünlüğünden yararlanılmasını engellemektedir. Şekil 12, çoklu taşıma sisteminin güçlü ve zayıf özelliklerinin birbirleri ile olan etkileşimini göstermektedir.

Şekil 12: Çoklu Taşıma Sisteminin Güçlü ve Zayıf Özelliklerinin Etkileşimi



Şekil 12 incelendiğinde, çoklu taşımanın hukuki ve teknik açıdan zayıf olan özelliklerinin, ortak paydada, çoklu taşımanın yarattığı maliyet etkinliği üstünlüğünden yararlanılmasını engellediği tespit edilmektedir. Çoklu taşımada maliyet etkinliği yaratabilmek için yapılması gereken, hukuki ve teknik engelleri olabildiğince azaltmaktır. Bu nedenle çalışmanın ilerleyen bölümlerinde, çoklu taşımanın önündeki hukuki engellerin ortaya çıkardığı zayıflığı giderecek çözüm önerileri geliştirilmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde, çoklu taşıma sisteminin güçlü özellikleri, sistemin; güvenlik ve emniyet, hız, maliyet etkinliği, esneklik ve bulunabilirlik, çevreye duyarlılık ve trafik sıkışıklığından etkilenmezlik açısından tekli taşıma sistemlerine göre sağladığı üstünlükler tespit edilmek suretiyle açıklanmaktadır. Bunun yanısıra çoklu taşıma sisteminin zayıf özellikleri, sistemin; teknik ve altyapısal eksiklikleri, kötü imajı, hukuki açıdan zayıf özellikleri ile sistemde teşvik sorunu ve bilgi - kalite eksikliği başlıkları altında incelenmektedir.

2.4.1. Çoklu Taşıma Sisteminin Tekli Taşıma Sistemlerine Göre Güçlü Özellikleri

Çoklu taşıma sisteminin amacı; her bir taşıma sisteminin güçlü özelliklerini, somut taşımanın da özelliklerine uygun olarak kullanarak, taşıma sistemlerinin birbirine bütünleşmesini sağlamak ve bu şekilde etkili ve ekonomik bir taşıma gerçekleştirmektir (Wei, 1999: 87).

Çoklu taşıma sisteminin gücü; bir tekli taşıma sisteminin zayıf olduğu özellikleri aynı özelliklerde güçlü olan başka bir taşıma sistemi ile bütünleştirmesinden kaynaklanmaktadır. Nitekim yüklerin sadece, güvenlik ve emniyet açısından çok zayıf olduğu çalışmanın önceki bölümünde tespit edilen karayolu taşıma sistemi ile taşınması yerine, bu açıdan güçlü olan demiryolu taşıma sistemi ile karayolu taşıma sisteminin bütünleştirilmesi suretiyle taşınması durumunda, güvenlik ve emniyet açısından bir önceki duruma kıyasen üstünlük sağlanacağı değerlendirilmektedir. Aynı şekilde yüklerin sadece, maliyet etkinliği yaratmak açısından zayıf olduğu yine çalışmanın önceki bölümünde tespit edilen karayolu taşıma sistemi ile taşınması yerine, bu açıdan güçlü olan denizyolu taşıma sistemi ile karayolu taşıma sistemi bütünleştirilmek suretiyle taşınması durumunda,

bu sefer maliyet etkinliği açısından bir önceki duruma kıyasen üstünlük sağlanacağı değerlendirilmektedir. Bunun gibi havayolu taşıma sisteminin hız, karayolu taşıma sisteminin esneklik ve bulunabilirlik, denizyolu taşıma sisteminin trafik sıkışıklığından etkilenmezlik ve demiryolu taşıma sisteminin çevreye duyarlık açısından sahip oldukları üstünlüklerin bu özellikler açısından zayıf olan taşıma sistemleri ile bütünleştirilmesi suretiyle gerçekleşen çoklu taşımanın, bu açılardan zayıf olan tekli taşıma sistemlerine göre üstün ve etkili bir taşıma yarattığı değerlendirilmektedir. Yük taşımacılığının bu niteliklere sahip bir sistem tarafından gerçekleştirilmesinin, günümüz yük taşımacılığı için gereklilik olduğu ifade edilmektedir (Avrupa Komisyonu, 1997: 3).

Çoklu taşıma sisteminin, sistemde yer alan çeşitli paydaşlara yararları, Tablo 21'de olduğu gibi gösterilmektedir. Tablo 21 incelendiğinde, çoklu taşıma sisteminin kullanılmasıyla, belli özellikler açısından zayıf olan tekli taşıma sistemlerinin tek başına kullanımlarına kıyasen oluşan; (i) güvenlik ve emniyet üstünlüğünün taşıtanlara, kural koyuculara ve topluma, (ii) maliyet etkinliği üstünlüğünün taşıtanlara, çoklu taşımayı üstlenen işleticilere ve denizyolu taşıyıcılarına, (iii) esneklik ve bulunabilirlik üstünlüğünün ise çoklu taşımayı üstlenen işleticilere, kural koyucular ile topluma ve denizyolu taşıyıcılarına önemli faydalar sağlandığı görülmektedir. Ayrıca, tablo incelendiğinde, çoklu taşıma sisteminin; (i) gürültünün azaltılması, enerjinin etkin kullanımı ve tehlikeli materyallerin emisyonu, (ii) emniyet ve trafik sıkışıklığı konusunda sınırlamaların ve kontrolün yapılması, (iii) yeni pazarlara girme ve rekabet imkânlarını yaratması ile (iv) tek bir taşıyıcı sorumluluğu tesis etmesi noktalarında, önemli faydalar sağladığı ve bu faydaların aynı zamanda sistemin güçlü özelliklerini teşkil ettiği tespit olunmaktadır.

Tablo 21: Çoklu Taşımacılığın Yararları

Çoklu Taşımacılık Paydaşları	Çoklu Taşımacılığın Yararları
Taşıtanlar	- Tek bir fiyat ve tek bir taşıyıcı sorumluluğu, - Daha güvenli, emniyetli ve ekonomik taşıma hizmeti, - Pazara daha iyi giriş yapabilme olanağı, - Yeni pazarlara girebilme olanağı, - Yeni hizmetler geliştirebilme fırsatları.
Dahili Taşımacılık Yapan Karayolu Taşıma İşletmeleri	- Yeni pazarlara girebilme olanağı, - Yeni hizmetler geliştirebilme fırsatı.
Demiryolu Taşıyıcısı	- Potansiyel pazar büyümesi, - Karayolu taşıyıcıları ile rekabet olanağı.
Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticiler ve Taşıma İşleri Komisyoncuları	- Daha fazla taşımacılık fırsatları ve alternatifleri, - Daha düşük maliyetler, - Etkin koordinasyon.
Denizyolu Taşıyıcıları	- Kapıdan kapıya taşıma hizmeti sunabilme olanağı, - Ölçek ve alan ekonomileri, - Bütünleşik taşıma hizmeti sunabilme, - Ek gelirler elde edebilme fırsatı.
Kural Koyucular ve Toplum	- İlave taşımacılık fırsatları ve alternatifleri, - Emniyet ve trafik sıkışıklığı konusunda sınırlamalar ve kontrolün yapılması, - Enerji kullanımı ve tehlikeli materyallerin emisyonu, - Gürültünün azaltılması.

Kaynak: Deveci ve diğerleri, 2004

Çoklu taşıma sisteminin tek bir taşıyıcı sorumluluğu tesis etmesi, sistemin güçlü özelliği olarak tespit edilse de, çalışmanın bir sonraki bölümünde inceleneceği gibi, bu sorumluluğun yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemiş olması, sistemin en zayıf özelliklerinden birini teşkil etmektedir.

2.4.1.1. Çoklu Taşıma Sisteminin Güvenlik ve Emniyet Açısından Sağladığı Üstünlükler

Çoklu taşıma sisteminin en güçlü özelliklerinden biri, güvenlik ve emniyet açısından zayıf olduğu tespit edilen taşıma sistemlerinin tek başına kullanımlarına kıyasen, taşımanın daha güvenli ve emniyetli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktır. Örneğin tekli taşıma sistemleri arasında güvenlik ve emniyet açısından en zayıf taşıma sistemi olduğu tespit edilen karayolu taşıma sisteminin, bu zayıflığının, bu yönde güçlü olan taşıma sistemleri ile bütünleştirilmesiyle azaltıldığı değerlendirilmektedir. Avrupa Komisyonu (2003: 38) da, "Taşıma Aracılarına İlişkin Çalışma" başlıklı raporunda, taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesinin en güçlü yanlarından birinin, kötüleşen karayolu taşıma sistemi şartlarını en aza indirmek olduğunu ifade etmiştir.

Yüklerin, çoklu taşımanın her aşamasında, genellikle aynı mühürlenmiş taşıma birimi olan konteynerler aracılığı ile taşınması, aktarım ve elleçleme gibi süreçlerin daha güvenli bir şekilde geçmesini sağlamaktadır (Massey, 1972: 745). Bu şekilde yükler, hırsızlık ve çalınma risklerine karşı daha güvenli ve emniyetli şekilde taşınmaktadırlar.

2.4.1.2. Çoklu Taşıma Sisteminin Hız Açısından Sağladığı Üstünlükler

Taşımayı, hız açısından zayıf olduğu tespit edilen taşıma sistemlerinin tek başına kullanımlarına kıyasen hızlı bir şekilde gerçekleştirmek, çoklu taşıma sisteminin güçlü özelliklerinden biridir (UNESCAP, 2006b: 2). Nitekim tekli taşıma sistemlerinin sahip olduğu hız üstünlüğü sıralamasında, havayolu taşıma sisteminden sonra gelen karayolu taşımasının, bu sıralamada en altta yer alan denizyolu ve demiryolu taşıma sistemleri ile sırasıyla RO-RO ve RO-LA çoklu taşıma türleri altında bütünleştirilmesi, sadece bu taşıma sistemleri ile gerçekleştirilecek taşımaya kıyasen hızlı bir taşıma gerçekleştirilmesini sağlamaktadır (UNECE, 2011b: 97).

Çoklu taşıma sisteminin uygulanmasına ilişkin olarak, çoklu taşımayı üstlenen işletici adı altında tek bir işletmenin sorumlu tutulması, taşıtanın, yükünün bir taşıma sisteminden diğer taşıma sistemine aktarımına ve taşınmasına ilişkin

olarak tek bir işletmeyle muhatap olması bakımından da kendisine zaman tasarrufu sağlamaktadır (UNESCAP, 2006b: 2). Bunun yanısıra, yükün birimleşmiş taşıma kaplarında taşınması, elleçleme, yükleme ve boşaltma gibi aşamaların daha hızlı gerçekleşmesini sağlamaktadır. Kaldı ki, geliştirilmiş bir lojistik sistem ve düzgün bir çerçevede işleyen çoklu taşıma sistemi ile yüklerin teslim süresinin, %50'den daha fazla bir zaman tasarrufuyla, 110 günden 50 güne ineceği ve bu zaman tasarrufunun küresel ticaret hacmine uygulanması durumunda 1.600.000.000.000 ABD Doları kadar maliyet etkinliği yaratılacağı tespit edilmektedir (UNCTAD, 2003a: 3).

2.4.1.3. Çoklu Taşıma Sisteminin Maliyet Etkinliği Açısından Sağladığı Üstünlükler

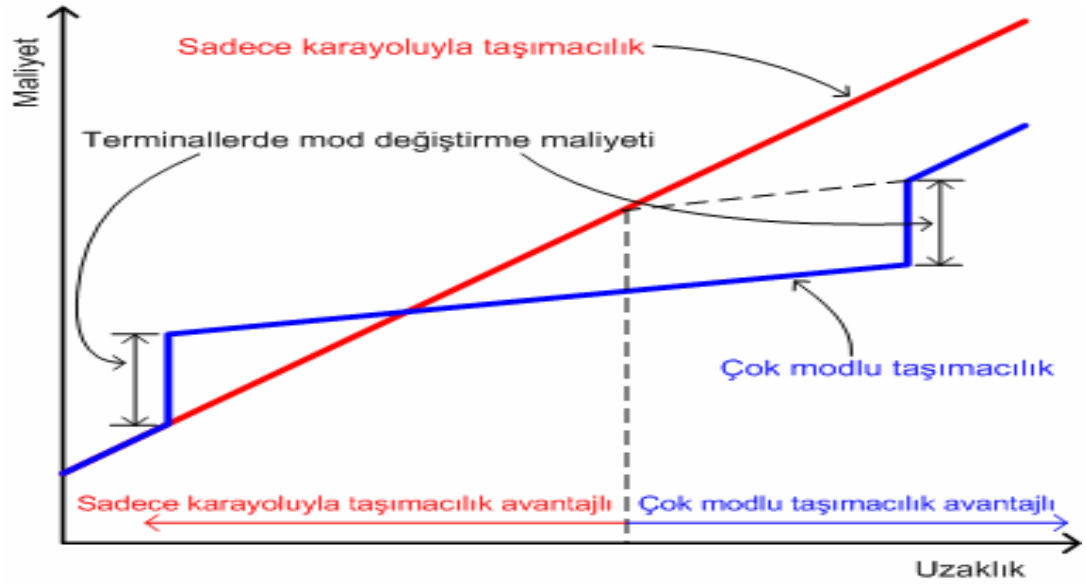
Güvenlik ve emniyet ile hız açısından zayıf olan tekli taşıma sistemlerinin, bu özellikler açısından güçlü olan taşıma sistemleri ile bütünleştirilmesi aynı zamanda maliyet etkinliği de sağlamaktadır. Nitekim bir taşımanın güvenlik ve emniyet açısından zayıf olması nedeniyle hasar, kayıp, çalıntı; yavaş olması nedeniyle geç teslim gibi birtakım riskler ortaya çıkmakta ve bu risklerin hepsi birer maliyet kalemi oluşturmaktadır.

Konteynerleşme ile gelişen çoklu taşımanın, konteynerler aracılığı ile farklı gönderenlere ait yüklerin gruplanarak aynı birim içinde yüklenebilmesini ve paketleme, depolama gibi aşamaların kaldırılmasını sağlaması da, maliyet etkini özelliğini ortaya çıkarmaktadır. Kaldı ki, çoklu taşıma sistemi, konteyner içerisinde taşınan yükün dolum, yeniden dolum, boşaltım ve elleçlenme masraflarını da ortadan kaldırarak, taşımada maliyet etkinliği yaratma sürecine katkıda bulunmaktadır (Schmeltzer ve Peavy, 1970: 208). Muller (1999: 246) de; çoklu taşımada elleçleme, yükleme ve boşaltmanın daha kolay gerçekleştiğini ve yüklerin çoklu taşıma ile daha az kaybolup çalındığını ifade ederek, çoklu taşıma ile bu kalemlerde oluşacak maliyet kazanımlarına vurguda bulunmuştur. Tüm bu nedenlerle, çoklu taşıma ve lojistik, taşıma masraflarının azaltılmasında ve bu şekilde gelişmekte olan ülkelerde bulunan ticari aktörlerin rekabet edebilirliğinin yükseltilmesinde önemli bir araç olarak görülmektedir (UNCTAD, 2003a: 3). Nitekim konteynerleşmenin başladığı

1950'li yılların sonlarında, taşıma masraflarının yükün toplam değerinin %5'i ile %10'u arasında azaldığı tespit edilmiştir (Faria, 2009: 290).

Çoklu taşıma sistemi, taşıma noktaları arasındaki mesafe büyüdükçe önem kazanmaya ve daha etkili hale gelmeye başlamaktadır (Avrupa Komisyonu, 2003: 38). Şekil 13 ile tekli ve çoklu taşımacılığın uzaklık ve maliyet analizi gösterilmektedir. Şekil incelendiğinde, tekli taşıma sistemlerinin yakın mesafelerde ekonomik olarak üstünlük sağladığı, ancak uzak mesafelerde, birden fazla taşıma sistemlerinin bütünleştirildiği durumların maliyet bakımından daha avantajlı olduğu tespit edilmektedir (Kasapoğlu ve Cerit, 2011: 61).

Şekil 13: Tekli ve Çoklu Taşımacılığın Uzaklık - Maliyet Analizi



Kaynak: Çancı ve Türkay, 2006: 238

Avrupa Komisyonu'nun (2003: 38), "Taşıma Aracılarına İlişkin Çalışma" başlıklı raporunda, taşıtanların, yüklerinin nasıl taşındığı ile ilgilenmediği, bu işletmeleri asıl ilgilendirenin olabildiğince düşük maliyet ve bu düşük maliyet çerçevesinde gerçekleştirilecek en hızlı taşımanın yapılması olduğu belirtilmiştir. Yine Avrupa Komisyonu (1997: 1), taşıma sistemlerinin etkili ve maliyet etkini bir şekilde kullanımı için, taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi gerekliliğine vurguda bulunmaktadır.

2.4.1.4. Çoklu Taşıma Sisteminin Esneklik ve Bulunabilirlik Açısından Sağladığı Üstünlükler

Çoklu taşımanın güçlü özelliklerinden birisi de, esneklik açısından demiryolu ve denizyolu taşıma sistemlerine göre güçlü olan karayolu taşımasını; RO-LA taşıması örneğinde olduğu gibi, güvenlik bakımından güçlü olan demiryolu taşıması ile ya da RO-RO taşıması örneğinde olduğu gibi, maliyet bakımından güçlü olan denizyolu taşıması ile bütünleştirebilmesidir. Esneklik açısından; coğrafik engeller nedeniyle zayıf olan denizyolu taşımasının ve teknik engeller nedeniyle zayıf olan demiryolu taşımasının bu zayıflığı, karayolu taşımasının esneklik gücüyle desteklenmekte ve bu şekilde taşımada güvenlik ve emniyet ile maliyet etkinliği yaratmak bakımından üstünlük elde edilmektedir. Bu şekilde çoklu taşıma paydaşlarının kapıdan kapıya teslim hizmetine ulaşmaları; denizyolu taşımasının kullanımında varış ya da kalkış limanlarında, demiryolu taşımasının kullanımında varış ya da kalkış istasyonlarında ya da havayolu taşımasının kullanımında varış ya da kalkış alanlarında, bu taşıma sistemlerinin karayolu taşıması ile desteklenmektedir.

Karayolu taşıma sisteminin bulunabilirlik açısından da diğer tekli taşıma sistemlerine göre güçlü olduğu tespit edilmiştir. Nitekim bir karayolu taşıtının bulunabilirliği; denizyolu taşımasında gemilerin, demiryolu taşımasında trenlerin ve havayolu taşımasında uçakların bulunabilirliğine kıyasen yüksektir. Çoklu taşıma da bu açıdan güçlü olan karayolu taşımasını, yine bu açıdan zayıf olan diğer tekli taşıma sistemleriyle bütünleştirmekte ve taşıma sistemlerinin diğer özellikler açısından güçlü olan özelliklerinden yararlanılmasını sağlamaktadır.

2.4.1.5. Çoklu Taşıma Sisteminin Çevreye Duyarlılık Açısından Sağladığı Üstünlükler

Çalışmanın önceki bölümünde, tekli taşıma sistemleri çevreye duyarlılıkları açısından karşılaştırılmış ve demiryolu taşıma sisteminin bu açıdan güçlü olduğu, karayolu taşıma sisteminin ise bu açıdan çok zayıf olduğu tespit edilmiştir. Çoklu taşıma sisteminin yukarıda tekli taşıma sistemlerine göre üstünlük sağladığı belirtilen

özelliklerinin yanısıra, sistemin enerji tüketimini bu açıdan zayıf olan taşıma sistemlerinin tek başına kullanımına kıyasen en aza indirdiği ve hava ile çevre üzerindeki olumsuz etkilerin oluşmasını engellediği düşünülmektedir. Nitekim çoklu taşıma sistemi, çevreye duyarlılık açısından zayıf olan karayolu taşıma sistemini, bu açıdan güçlü olan demiryolu taşıma sistemi ile bütünleştirerek, karayolu taşıma sisteminin tek başına kullanımına kıyasen taşımada daha az karbon monoksit emilimine yol açmaktadır. Avrupa Komisyonu'nun (2011b: 9), "Rekabetçi ve Kaynak Etkili Taşıma Sistemine Doğru Tek Avrupa Taşıma Bölgesi Yol Haritası" başlıklı raporunda da, rekabetçi ve kaynak etkili bir taşıma sistemi oluşturulması ve karbonmonoksit emiliminin %60 azaltılması için belirlenen 10 hedeften biri; çoklu lojistik zincirlerinin, çevreye duyarlı taşıma sistemleri kullanılmak suretiyle gerçekleştirilmesi olarak belirlenmiştir.

Taylor (1993: 34), Amerikan literatüründe sistemlerarası taşıma olarak ifade edilen çoklu taşımanın, yük taşıma sektöründe verimliliği ve rekabeti, enerji tüketimini ve kirliliği azaltarak çevresel dengeyi sağlamak suretiyle gerçekleştirdiğini değerlendirmektedir. Katsivalia (2003: 86), zaman tasarrufu ile yararlı çevresel etkilerin, Avrupa'da çoklu taşımanın gelişimine katkıda bulunan önemli özellikler olduğunu değerlendirmektedir. Hoeks (2010: 4) de, tekli taşıma sistemlerine göre çoklu taşıma sisteminin tercih edilmesinde, sistemin zamandan tasarruf ve maliyet etkinliği sağlamasının yanısıra, çevreye duyarlılığının da etkili olduğunu ifade etmektedir.

2.4.1.6. Çoklu Taşıma Sisteminin Trafik Sıkışıklığından Etkilenmezlik Açısından Sağladığı Üstünlükler

Karayolu taşıma sisteminin trafik sıkışıklığından en fazla etkilenen taşıma sistemi olduğu, çalışmanın önceki bölümünde belirtilmiştir. Karayolu taşıma sistemini demiryolu ve denizyolu taşıma sistemleriyle bütünleştiren RO-LA ve RO-RO çoklu taşımacılık türlerinin sağladığı üstünlüklerden bir diğeri de, karayolu taşıma sistemini, bu sisteme kıyasen trafik sıkışıklığından daha az etkilenen demiryolu ve denizyolu taşıma sistemleriyle bütünleştirmektir (UNECE, 2011b: 97).

Karayolu taşımasının denizyolu ve demiryolu taşımacılığına kaydırılmasıyla, sadece karayolu taşıma sistemi kullanılmak suretiyle gerçekleştirilen taşımaya göre trafik sıkışıklığından daha az etkilenen ve bu şekilde hız ile maliyet üstünlüğü sağlama açısından üstün olan bir taşıma ortaya çıkmaktadır.

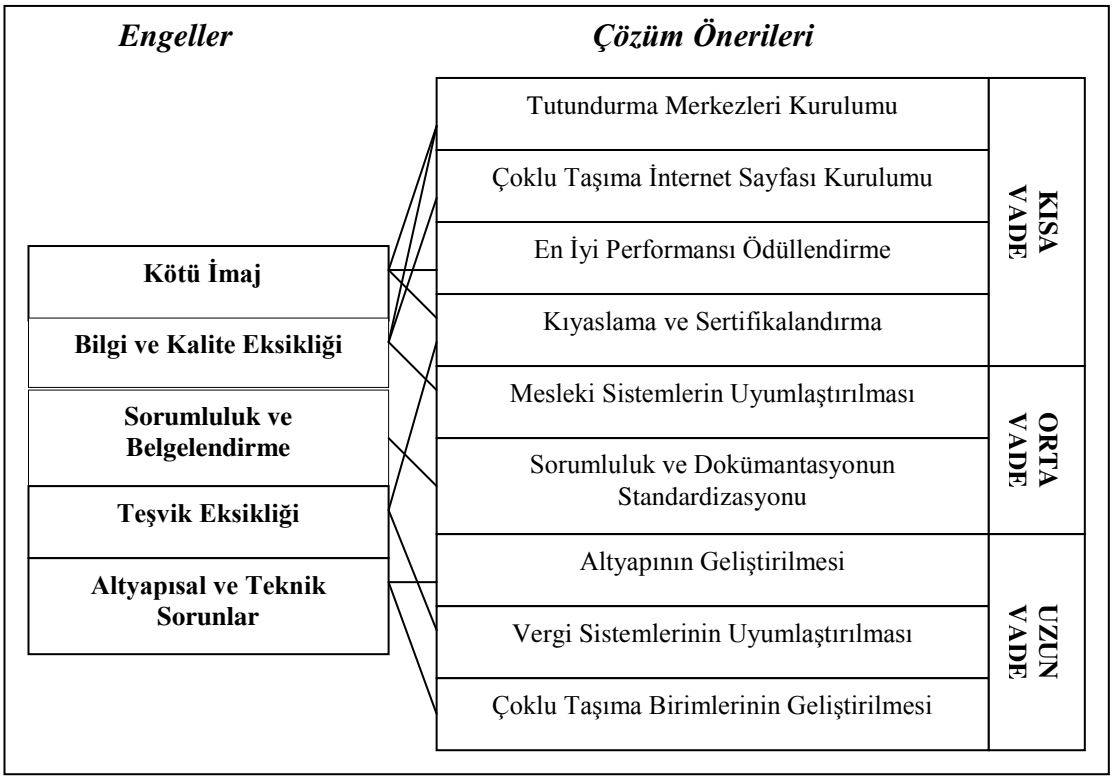
2.4.2. Çoklu Taşıma Sisteminin Tekli Taşıma Sistemlerine Göre Zayıf Özellikleri

Çoklu taşıma sisteminin, taşıma sistemlerinin tek başına kullanılmasına kıyasen yarattığı üstünlükler, birtakım zorluklar nedeniyle tam olarak gerçekleşememektedir. Bu zorluklar, çoklu taşıma sisteminin zayıf özelliklerini oluşturmaktadır.

Avrupa Komisyonu (2001b: 38), "Sistemlerarası Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğunun Ekonomik Etkileri" (The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport) başlıklı raporunda, çoklu taşımanın zayıf özelliklerini birtakım belirsizliklere bağlamakta ve bu belirsizlikleri; (i) zararın nerede gerçekleştiğinin belirsizliği, (ii) yük ilgililerinin, taşıyıcıların kim olduğunu bilmemesi ve (iii) uygulanacak hukuki rejimin belirsizliği olarak ifade etmektedir.

Avrupa Komisyonu (2003: 61), "Taşıma Aracılarına İlişkin Çalışma" başlıklı raporunda ise, taşımanın bütünleştirilmesinin önündeki engelleri ve bu engellere ilişkin olarak geliştirdiği kısa vadeli, orta vadeli ve uzun vadeli çözüm önerilerini Şekil 14'de olduğu gibi ifade etmektedir.

Şekil 14: Taşımanın Bütünleştirilmesinin Önündeki Engeller ve Konuya İlişkin Çözüm Önerileri



Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2003: 61

Bütünleşik bir taşıma sistemi olan çoklu taşıma sisteminin, tekli taşıma sistemleri ile karşılaştırıldığında zayıf olduğu tespit edilen özellikleri; sistemin teknik ve altyapısal eksiklikleri, kötü imajı, hukuksal açıdan zayıf özellikleri ile sistemde teşvik sorunları ve bilgi ve kalite eksikliğidir. Çalışmanın bu bölümünde, çoklu taşıma sisteminin bu özellikleri incelenecektir.

2.4.2.1. Çoklu Taşıma Sisteminin Teknik ve Altyapısal Eksiklikleri

Birden çok taşıma sisteminin bir taşıma ilişkisi içerisinde birlikte kullanılmasının yol açtığı en büyük teknik zorluklardan biri; hasar, kayıp ya da gecikme zararlarının oluştuğu yer ve zamanın belirlenmesi noktasında ortaya çıkmaktadır. Nitekim genelde mühürlü konteynerler içerisinde taşınan yüklere ilişkin kaybın, hasarın ve gecikme zararlarının taşımanın hangi ayağında

gerçekleştiğini tespit etmek zordur (McDowell, 1972: 505; Wei, 1999: 8; UNCTAD, 2003b: 7; Hoeks, 2010: 17).

Hasar ve kayıp zararları ile teslimde gecikmeye neden olayın gerçekleştiği yerin tespit edilmesi, aynı zamanda, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde inceleneceği gibi, çoklu taşıma sistemine uygulanacak hukuk normlarının da tespit edilmesini sağlayacağından, sistemin bu konuda zayıf olması önemli sorunlara yol açmaktadır. Kaldı ki zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin teknik bir nedenle belirlenememesi engeli, hukuki bir engel olan yeknesak ve emredici uluslararası hukuk normu yokluğu ile birlikte yorumlandığında, taşıma ilişkisi taraflarının (taşıyıcı, taşıtan, alıcı, sigortacı gibi) keyfi hukuki uygulamalarla karşı karşıya kalacağı düşünülmektedir.

Çoklu taşıma sistemine ilişkin olarak tespit edilen bir diğer teknik engel de taşıma sistemleri arasındaki aktarım güçlükleridir. Lojistik altyapı noksanlıkları nedeniyle, çoklu taşıma sisteminde, yükün bir taşıma sisteminden diğerine aktarımı konusunda sorun yaşanmaktadır. Bu sorunun etkilerini olabildiğince aza indirebilmek amacıyla, dünya çapında özellikle çoklu taşımanın gelişim sürecinin başladığı 1960'lı yıllardan itibaren "lojistik köyler[23]" oluşturulmaya çalışılmaktadır. Lojistik köylerin vazgeçilmez unsurları arasında; çoklu taşımanın yapılabilmesi için birden fazla taşıma imkânı arasında sistem değişiminin sağlanması ve çoklu taşımaya geçiş için yeterli altyapı bulunması gereklilikleri yer almaktadır (Keskin, 2011a: 650). Bu şekilde taşıma sistemleri arasındaki aktarım güçlüğü giderilmeye çalışılmaktadır. Ancak, yapılan çalışmalar yeterli değildir. Nitekim Avrupa Komisyonu (2001a: 41), Avrupa Taşıma Politikası'nı belirlediği "2001 Beyaz Kitabı"nda; çoklu taşımacılığa ilişkin en büyük eksikliğin deniz ve iç suyolları ile demiryolları arasındaki yakın bağlantının olmaması olduğunu belirtmiştir.

Avrupa Komisyonu (2003: 44), çoklu taşıma sisteminin altyapısına ilişkin sorunları; (i) limanların yetersiz kapasiteye sahip olması, (ii) depo hacimlerinin azlığı (yüksek depolama masraflarına yol açtıkları gerekçesiyle), (iii) denizyolu altyapısının özellikle doğu Avrupa ülkelerince geliştirilmemesi, (iv) kamuya ait üçlü

[23] Lojistik köyler; depolama, bakım, tamir gibi bütünleyici hizmetlerle ve yük taşıma aracıları, ulaştırma işletmeleri, gümrükçüler, taşıyıcılar gibi ulaştırma hizmeti verenler ile ilintili bağımsız oluşum ve işletmelerin bir araya geldikleri en az bir terminale sahip coğrafyalar olarak tanımlanmaktadır (UNECE, 2001: 57)

(tri-modal) terminallerin yokluğu, (v) dağıtım ağlarının yetersizliği, (vi) ihtiyaç olmaksızın ve sadece politik nedenlerle inşa edilen terminallerin varlığı, (vii) Pazar günleri bazı büyük terminallerin kapatılması ve (viii) sık kullanılan taşıma koridorlarının yetersiz kapasitesi olarak belirlemiştir.

Çoklu taşıma sisteminin önündeki teknik ve altyapısal engeller sistemin hemen hemen tüm üstünlüklerinden yararlanılmasının önüne geçmektedir. Nitekim aktarım güçlükleri, özellikle uygun çoklu taşıma birimlerinin kullanılmaması durumunda; (i) yüklerin bir taşıma sisteminden diğerine aktarımı sırasında hasara uğramasına neden olarak çoklu taşıma sisteminin güvenlik ve emniyet üstünlüğünden, (ii) terminallerde gerçekleşecek beklemelere neden olması nedeni ile ise, çoklu taşıma sisteminin hız, maliyet etkinliği ve esneklik üstünlüğünden yararlanılmasını engellemektedir. Zararın gerçekleştiği yerin belirlenememesi güçlüğü ise, hukuki engellerle birlikte yorumlandığında, çoklu taşıma sisteminin maliyet etkinliği sağlama üstünlüğünden yararlanılmasını etkilemektedir.

Avrupa Komisyonu (2003: 61), çoklu taşıma sisteminin zayıf özelliği olarak tespit ettiği bu gibi altyapısal ve teknik sorunları çözmek amacıyla, uzun vadede; altyapının geliştirilmesi[24] ve özellikle aktarımı kolaylaştırabilmek amacıyla çoklu taşıma birimlerinin geliştirilmesi çözümlerini önermektedir.

2.4.2.2. Çoklu Taşıma Sisteminde Teşvik Sorunu

Avrupa Komisyonu (2003: 61), çoklu taşıma sisteminin zayıf özelliklerinden bir diğerini teşvik eksikliği olarak değerlendirmektedir. Özellikle çoklu taşıma hizmeti tedarikçileri, sistemdeki hukuki engellere bağlı olarak ortaya çıkan belirsiz sorumlulukları nedeniyle, bu sistemde yer almaya çekinmekte ve bu aktörleri taşımada yer almaya teşvik edecek herhangi bir uygulama bulunmamaktadır.

[24] Özel işletmeler tarafından işletilen ve havaalanlarına dakikalarca ölçülebilecek şekilde yakınlığı bulunan İtalya'nın Barselona, Fransa'nın Sogaris ve Toulus Eurocentre ile Almanya'nın Bremen lojistik köyleri Avrupa'nın en önemli lojistik köyleri arasında gösterilmektedir. 1960'lı yıllarda, Avrupa'da ortaya atılan lojistik köyler projesi kurulumuna Türkiye'de ancak 2010 yılında Samsun, Denizli, İzmit ve Eskişehir'de başlanmıştır. Ancak, idaresi kamuya ait bu projenin özel sektör işbirliği ile gelişiminin yavaş olduğu değerlendirilmektedir (Keskin, 2011a: 652).

Avrupa Komisyonu (2003: 61), teşvik eksikliğinin, kıyaslama (benchmarking) ve sertifikalandırma sistemlerinin kurulumu ile vergi sistemlerinin uyumlaştırılması ile giderilebileceğini ifade etmektedir. Bu şekilde; işletmelerin çoklu taşımacılığın sağlayacağı üstünlüklere ilişkin farkındalıkları sağlanacak ve taşımacılığın bütünleştirilmesinin, sektörde kazanç sağlayan bir çözüm olduğu gösterilecektir.

2.4.2.3. Çoklu Taşıma Sisteminde Bilgi ve Kalite Eksikliği

Çoklu taşıma sisteminde yer alan hizmet tedarikçilerinin bilgi ve kalite düzeylerinin sistemin karmaşık yapısını karşılamak noktasında yetersiz kalması, sistemin önemli zayıf özelliklerinden birini teşkil etmektedir. Nitekim çoklu taşıma hizmetini tedarik eden işletmelerde çalışan personelin, çoklu taşıma sistemi ve taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi alanlarında tecrübesiz ve eğitimsiz olması, daha fazla hata yapmalarına ve sistemin etkili işlerliğine engel olmalarına yol açmaktadır.

İtalya gibi bazı ülkelerde taşımaya ve lojistiğe ilişkin mesleki eğitimler verilmemekte, Almanya ve İsviçre ise bu konuda verdiği eğitimlerle gurur duymakta ise de, tekli taşıma sistemleri üzerinde yoğunlaşmak yerine çoklu taşımaya ilişkin eğitimlerin verilmesi üzerinde odaklanılması gerekmektedir (Avrupa Komisyonu, 2003: 48). Avrupa Komisyonu (2003: 61), çoklu taşıma sisteminin zayıf özelliği olarak tespit ettiği bilgi ve kalite eksikliği sorununu çözmek amacıyla, kısa vadede tutundurma merkezleri kurulumu ile çoklu taşımaya ilişkin bilgi ve verilerin yer alacağı internet sayfası kurulumu çözümlerini önerirken, orta vadede bu sorunu çözmek amacıyla mesleki eğitim sistemlerinin uyumlaştırılması çözümünü önermektedir.

2.4.2.4. Çoklu Taşıma Sisteminin Kötü İmajı

Avrupa Komisyonu (2003: 51), çoklu taşıma sisteminin kötü imajını çoklu taşıma sistemine ait bir kültürün bulunmamasına bağlamaktadır. Kaldı ki yukarıda belirtilen; teknik ve altyapısal eksiklikler, teşvik eksikliği ile bilgi ve kalite eksiklikleri nedeniyle çoklu taşıma sisteminin işletimi sırasında ortaya çıkan zararlar,

sistemin, hizmetten faydalananlar tarafından kötü bir imajla değerlendirilmesine neden olmaktadır.

Avrupa Komisyonu (2003: 61), çoklu taşıma sisteminin zayıf özelliği olarak tespit ettiği kötü imaj sorununu çözmek amacıyla, kısa vadede; tutundurma merkezleri kurulumu, en iyi performansı ödüllendirme ve kıyaslama sistemi ile sertifikalandırma uygulamalarının tesisi çözümlerini önermektedir.

2.4.2.5. Çoklu Taşıma Sisteminin Hukuksal Açıdan Zayıf Özellikleri

Yeryüzünde yükler, hukuk emrettiği için değil ama kişiler onlara ihtiyaç duyduğu için taşınmaktadırlar. Ancak hukuk, taşıma ilişkisi taraflarının yükümlülük, sorumluluk ve haklarını belirlemekle ve bu kuralların ihlali durumunda karşılaşılacak yaptırımları düzenlemekle, yüklerin dünya çapında daha kolay, daha az maliyetli ve daha etkili bir şekilde taşınmasına yardımcı olmaktadır. Faria (2009: 278); "*yükler kötü hukuk kuralları altında ya da hukuk kuralları olmaksızın yine de taşınırdı, ancak bu taşıma daha az etkili ve muhtemelen daha masraflı olurdu*" demekle hukuk kuralları, maliyet etkinliği ve taşıma arasındaki bu önemli ilişkiye işaret etmektedir. ABD Temyiz Mahkemesi de, 1995 yılında vermiş olduğu "*Vimar Seguros Reaseguros, S.A. – M/V Sky Reefer*" kararında (www. supreme.justia.com); "*Lahey Kuralları'nın yorumlanmasında yaşanan ihtilaflar, uluslararası hukuk düzenindeki simetriyi zedelemekle kalmamakta, kuralların düzenlediği ticari sistemde önemli maliyetlerin oluşmasına da neden olmaktadır*" demekle, yeknesaklık ve maliyet etkinliği arasındaki doğru orantılı ilişkiyi vurgulamaktadır.

Bir işleme uygulanacak kuralların, işlemin gerçekleştiği zaman ya da mekâna bağlı olmaksızın belirli ve aynı olması, o kuralların yeknesak olmasının sonucudur. Yeknesaklığın faydalarını, "yeknesaklık zinciri" olarak ifade edilebilecek bir zincirin; belirlilik, güvenirlik ve süreklilik halkaları oluşturmaktadır. Nitekim yeknesaklık; (i) işlem taraflarının işlemde sahip oldukları hak ve yükümlülükleri mevcut kurallar doğrultusunda belirlemelerini, (ii) bu şekilde hak ve yükümlülüklerin tespit edildiği bir hukuki koruma altına girerek, o işleme güven duymalarını ve (iii) duyulan bu güvenin sonucu olarak da işlemin devam ettirilerek süreklilik kazanmasını sağlamaktadır.

Sturley (2009a: 2), genel kabulün, yeknesak sorumluluk rejiminin önemli faydalar sağladığı yönünde olduğunu, buna rağmen ticari menfaatlere göre şekillenen taşıma sistemi tarihinde, birbirinden önemli ölçüde farklılaşan sorumluluk rejimleri tesisinin görüldüğünü ifade etmektedir. Bu durum, büyüyen ekonominin kürselleşmesi karşısında duran en önemli engellerden biridir (UNCTAD, 2002: 2).

Çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normu bulunmamaktadır. Bu durum, ulusal ve bölgesel hukuk normları doğrultusunda sistemin düzenlenmesi çalışmalarını beraberinde getirmiş, ancak konuya ilişkin olarak gerçekleştirilen farklı ulusal ve bölgesel hukuk normlarının çoğalması, yeknesak hukuk normu tesisi hedefinden uzaklaşılmasına ve sistemin karmaşıklaşarak zayıflamasına neden olmuştur (UNCTAD, 2002: 4).

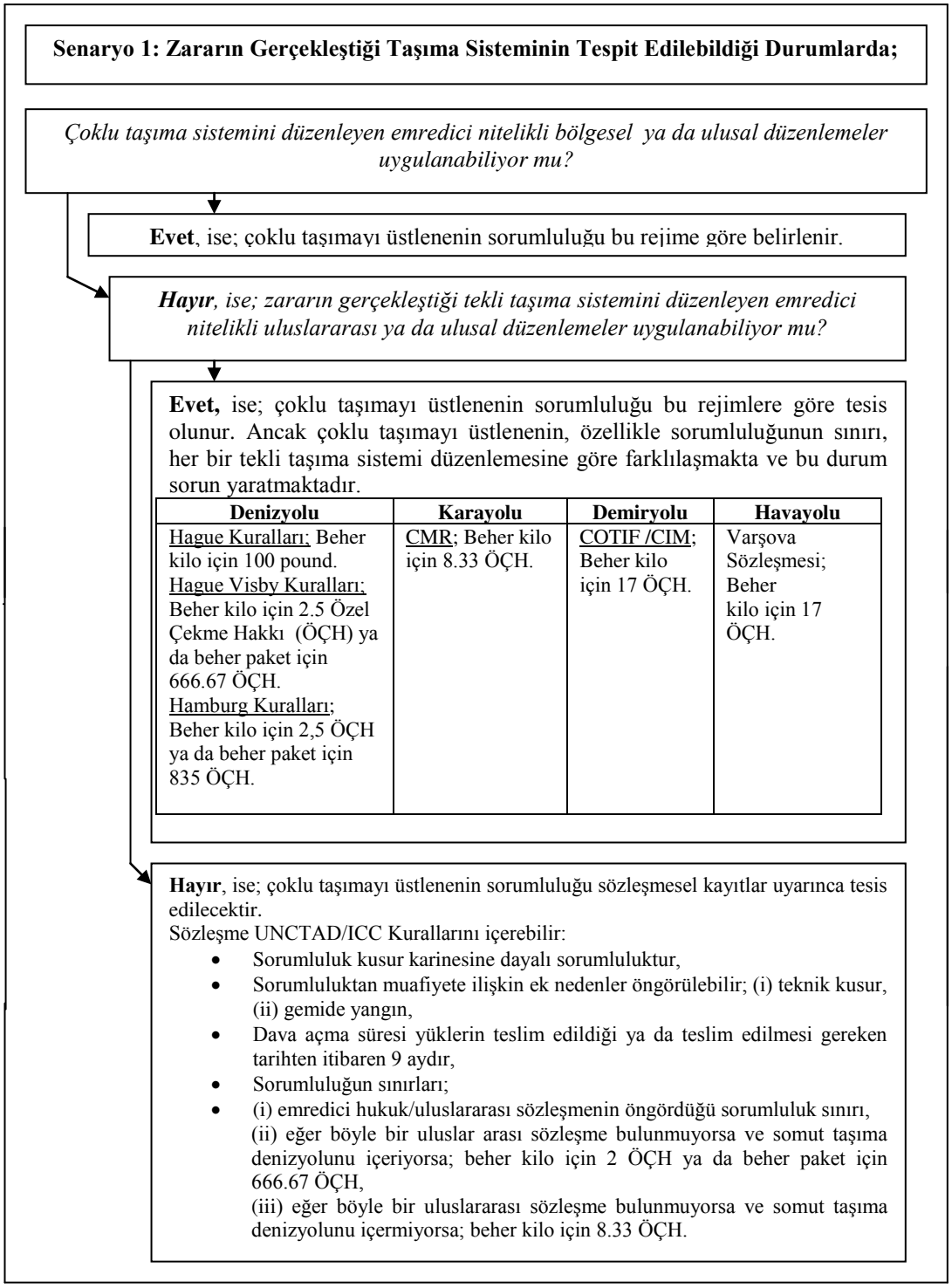
Çoklu taşıma sisteminin hukuksal açıdan en zayıf özelliği olarak tespit edilen yeknesak ve emredici hukuk normlarının yokluğu, özellikle niteliği gereği birden fazla taşıma aktörünü ve taşıma sistemini barındıran bu sistemin etkili işlerliğinin önünde önemli bir engel olarak değerlendirilmektedir. Nitekim çoklu taşıma sisteminin en önemli güçlü özelliklerinden birinin maliyet etkinliği sağlamak olduğu değerlendirilmekte, sistemi düzenleyen yeknesak ve emredici hukuk normlarının yokluğunun ise, sistemde yer alan aktörlerin sorumluluklarının kapsamının belirsizliğine neden olarak yüksek sigorta primlerine, çifte sigortaya ve yüksek yargılama masraflarına yol açtığı ifade edilmektedir (Ley, 1991: 301; Wit, 1995: 143; Hoeks, 2006: 16). Bu durumun da, çoklu taşıma sisteminin yarattığı maliyet etkinliği üstünlüğünden yararlanılmasını engellediği düşünülmektedir. Avrupa Komisyonu (1997: 13), "Avrupa Birliği'nde Sistemlerarasılık ve Sistemlerarası Yük Taşımacılığı" (Intermodality and Intermodal Freight Transport in The European Union) başlıklı raporunda; çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli hukuk normu eksikliğinin, Avrupa Birliği içerisinde çoklu yük taşımasının ileriki aşamada da yaşayacağı gelişimlerin önündeki en önemli engel olduğunu vurgulamıştır.

Çoklu taşımaya uygulanacak hukuk normlarının belirsizliği nedeniyle, taşıyıcı ve yük ilgilisi oluşması muhtemel bir zararın gerçekleşmesi durumunda ödemeleri gereken tazminatın miktarını bilememektedir. Bu durum ise bu kişi ve işletmelerin ödeyecekleri sigorta primlerinin, tekli taşımaya ilişkin olarak

ödeyecekleri sorumluluk ve yük sigortası primlerinin iki katına yakın bir şekilde yüksek olmasına yol açmaktadır (Briant, 1996: 30; Hoeks, 2010: 14). Sorumluluk sigortası maliyetlerinin yükselmesi, sorumluluk sigortacısı tarafından taşıyıcıya yansıtılmakta, taşıyıcı kendisine yansıyan bu maliyetleri daha yüksek navlun fiyatları altında taşıtana yansıtmakta, taşıtanın yükünü sigorta himayesi altına alan yük sigortacısı da yükselen navluna karşı yüksek yük sigorta primi belirleyerek bunu yine taşıtana yansıtmaktadır (Mandelbaum, 1996: 225). Avrupa Komisyonu (2001b: 34; 2003: 59), yeknesak sorumluluk kurallarının, tüm taşıma sistemlerini kapsayacak şekilde uygulamaya geçmesi ile yılda 50 milyon Avro tasarruf sağlanacağını tespit etmektedir.

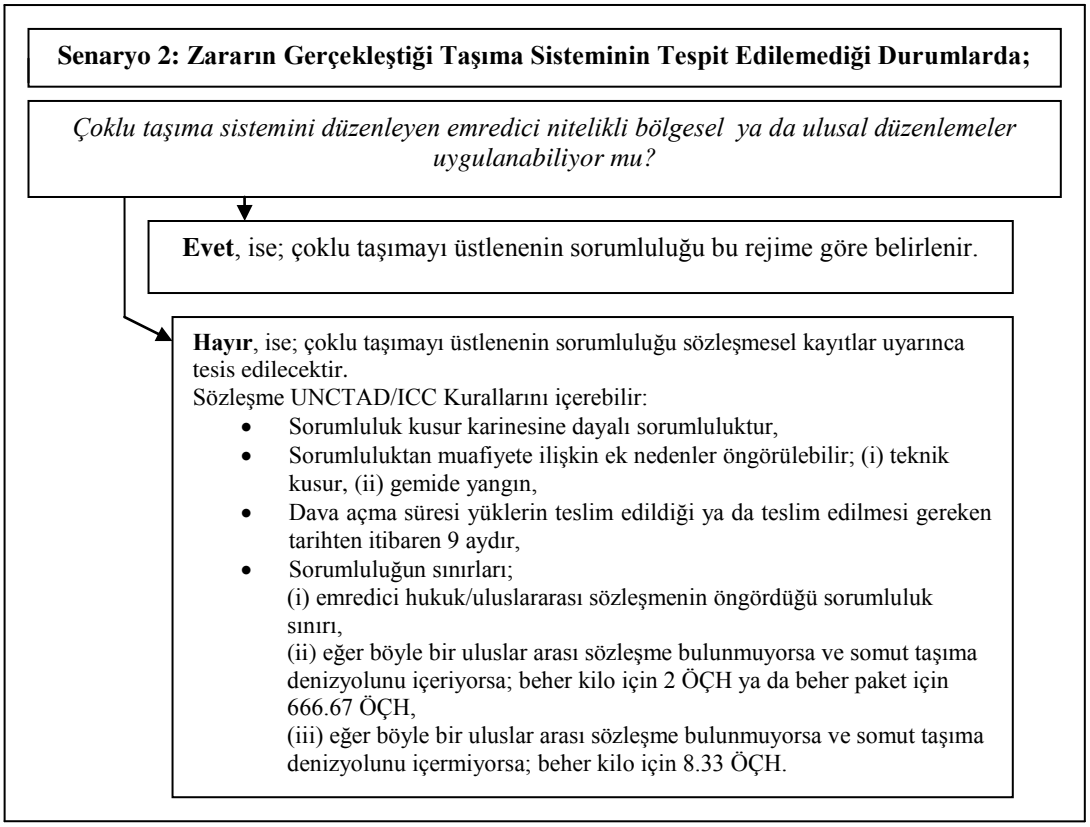
Çoklu taşıma sisteminin yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemesinin yol açtığı, yukarıda ifade edilen, sorunları çözmek amacıyla UNCTAD, "Çoklu Taşıma: Uluslararası Hukuk Normlarının Uygulanabilirliği" (Multimodal Transport: The Feasibility of An International Legal Instrument) başlıklı raporunda, mevcut durumda uluslararası çoklu taşımaya uygulanabilecek hukuk normlarını önermektedir. Bu normlar, zararın, çoklu taşımanın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilip edilememesine göre değişmekte ve Şekil 15'de olduğu gibi gösterilmektedir.

Şekil 15: Uluslararası Çoklu Taşımaya Uygulanacak Hukuk Normları



Kaynak: UNCTAD, 2003b: 9

Şekil 15: Uluslararası Çoklu Taşımaya Uygulanacak Hukuk Normları (Devam)



Kaynak: UNCTAD, 2003b: 9

Şekil 15 uyarınca UNCTAD, çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli uluslararası hukuk normu bulunmaması nedeniyle, çoklu taşımaya ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde uygulanacak hukuk normlarını tespit etmektedir. Bu tespit uyarınca zararın gerçekleştiği taşıma sistemi tespit edilebilsin edilemesin, ilk aşamada emredici nitelikli bölgesel ya da ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin varlığı araştırılmakta, bu düzenlemelerin somut taşımaya uygulanamaması durumunda, ikinci aşamada; (i) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda bu taşıma sistemini düzenleyen emredici nitelikli uluslararası ya da ulusal düzenlemeler, (ii) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi durumunda ve taşıma taraflarının uygulanacağını kararlaştırmış olmaları şartıyla, emredici niteliği haiz olmaksızın çoklu taşıma sistemini düzenleyen UNCTAD-ICC Kuralları uygulanmaktadır.

UNCTAD tarafından getirilen yukarıdaki çözüm beş gerekçe ile çoklu taşıma sisteminde yaşanan sorunu çözmekten uzaktır:

(i) Zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilemediği ve UNCTAD-ICC Kuralları'nın da uygulanacağının kararlaştırılmadığı bir çoklu taşımaya uygulanacak hukuki rejim, UNCTAD tarafından geliştirilen çözümde yer almamakta ve bu konuya uygulanacak norm tamamen uygulayıcı makamın takdirine bırakılmaktadır. Bu gibi durumlarda genelde taşıma sözleşmesinin yapıldığı yer ulusal hukukunda yer alan tekli taşıma sistemi düzenlemeleri uygulanmaktadır. Ancak, tekli taşıma sistemini düzenleyen hukuk normlarının çoklu taşıma sistemine uygulanması, her iki sistem arasındaki yapısal ve teknik farklılıklar nedeniyle varolan ihtiyacı karşılamaktan uzaktır.

(ii) Tekli taşıma sistemlerini düzenleyen her bir hukuk normu aynı konuları (sorumluluğun kapsamı, sınırları, muafiyeti gibi) farklı hükümlerle düzenlemektedir. Bu farklılık, taşıma taraflarının taşımanın hangi ayağında zararın gerçekleşebileceğini öngörmeleri de mümkün olmadığından, taşımaya uygulanacak hükümlerin taşımanın başında bilinmesine engel olmaktadır.

(iii) Her bir taşıma sistemi için hazırlanan uluslararası tekli taşıma sistemi sözleşmelerinde tüm dünya ülkelerinin tamamının kabulü bulunmamaktadır. Nitekim uluslararası alanda karayolu taşıma sistemini düzenleyen CMR, demiryolu taşıma sistemini düzenleyen CIM-COTIF, denizyolu sistemini düzenleyen Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları ile havayolu taşıma sistemini düzenleyen Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin hiçbiri tüm dünya devletlerinin eksiksiz katılımına sahne olmamıştır[25].

[25] Özellikle karayolu ve demiryolu taşıma sistemlerini düzenleyen uluslararası sözleşmelere katılım açısından, Asya'da önemli sıkıntılar yaşanmaktadır. CMR'ye Asya'da sadece beş devlet taraf iken CIM-COTIF'in Asya'da bulunan taraf ülkesi yoktur. Asya'da bulunan devletlerin çoğunun ada devleti olması ya da coğrafik ve politik nedenlerden dolayı etkili karayolu ve demiryolu sistemleri bulunmaması nedeniyle, bu devletler denizyolu ve havayolu taşımasına kıyasen demiryolu ve karayolu taşımasına daha az önem vermekte ve bu nedenle CIM-COTIF ve CMR'ye taraf olma konusunda istekli davranmamaktadır (Kozuka, 2003: 257).

(iv) Tekli taşıma sistemi düzenlemeleri, tekli taşımayı düzenlediklerinden, çoklu taşıma sisteminin gereklerini tam anlamıyla karşılayacak hukuki düzen tesis etmekten uzaktır.

(v) UNCTAD-ICC Kuralları'nın ihtiyari nitelikli olması ve ancak tarafların kararlaştırması durumunda uygulanabilmesi, çoklu taşıma sisteminde emredici bir yeknesak hukuk düzeni kurulmasını engellemektedir.

Sonuç olarak, UNCTAD'ın çözümü uyarınca çoklu taşıma sisteminde sorumluluk rejimi; ulusal ve bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri, tekli taşıma sistemi düzenlemeleri ile UNCTAD-ICC Kuralları'ndan oluşmaktadır. Ancak önerilen bu çözüm, çoklu taşıma sisteminin en önemli sorunu olarak değerlendirilen ve sistemin maliyet etkinliği üstünlüğünden yararlanılmasını engelleyen yeknesak ve emredici nitelikli uluslararası hukuk normu yokluğu sorununu çözmekten, yukarıda belirtilen gerekçelerle uzaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİCİLERİN SORUMLULUKLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. ULUSLARARASI TAŞIMA SİSTEMİ DÜZENLEMELERİ UYARINCA ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİLERİN TABİ OLDUKLARI HUKUKSAL REJİM

Çalışmanın önceki bölümünde, tekli taşıma sistemlerinin zayıf özelliklerinin giderilmesi ve güçlü özelliklerinden yararlanılması suretiyle bütünleştirilmeleri sonucunda ortaya çıkan çoklu taşıma sisteminin, önemli üstünlüklere sahip olduğu ancak, sistemin bazı zayıf özelliklerinin de bulunduğu açıklanmıştır. Çoklu taşıma sistemini hukuki açıdan zayıf kılan en önemli eksikliğin, sistemi düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normunun bulunmaması olduğu ve bu eksikliğin çoklu taşımanın önemli unsurlarından biri olan "çoklu taşımayı üstlenen işletici"nin sorumluluklarının kapsamının belirsizliğine yol açtığı tespit edilmiştir. Bu belirsizlik nedeniyle, bir çoklu taşımacılıkta genelde çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncuları, bu sıfatla üzerlerine aldıkları sorumlulukların kapsam ve sınırlarını taşımanın başında öngörememektedirler. Bu durum, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının hukuken korumasız kalmasına yol açmakta ve bu kişileri hukuki korunma yerine sigorta himayesi ile korunma yoluna itmektedir. Kapsam ve sınırları belirli olmayan sorumluluğun yüksek primler altında sigorta himayesi altına alınması ise son tahlilde, çoklu taşımanın maliyet etkinliği üstünlüğünü zedelemektedir (Ley, 1991: 301; Wit, 1995: 143; Briant, 1996: 30; Mandelbaum, 1996: 225; Hoeks, 2010: 14).

Çalışmanın yine bir önceki bölümünde değinildiği gibi UNCTAD (2003b: 9), "Çoklu Taşıma: Uluslararası Hukuk Normlarının Uygulanabilirliği" başlıklı raporunda, çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli uluslararası hukuk normu eksikliğinin yol açtığı olumsuz sonuçları giderebilmek amacıyla, çoklu taşıma sistemine uygulanabilecek normları, zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilip edilememesine göre belirlemiştir. Buna göre ilk aşamada, uygulanabilecek bölgesel ya da ulusal çoklu taşıma sistemi

düzenlemelerinin varlığı araştırılmakta, bu düzenlemelerin bulunmaması durumunda, ikinci aşamada; (i) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda bu taşıma sistemini düzenleyen emredici nitelikli uluslararası ya da ulusal düzenlemeler, (ii) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilmemesi durumunda ve taşıma taraflarının uygulanacağını kararlaştırmış olmaları şartıyla, emredici niteliği haiz olmaksızın çoklu taşıma sistemini düzenleyen UNCTAD-ICC Kuralları çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde uygulanmaktadır. Ancak zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilemediği ve UNCTAD-ICC Kuralları'nın da uygulanacağının kararlaştırılmadığı durumlarda uygulanacak hukuk normları tamamen ihtilafı çözmekle yetkili mahkemelerin takdirine bırakılmaktadır. Bunun yanısıra, UNCTAD tarafından getirilen çözümün; (i) tarafların taşımaya uygulanacak hükümleri taşımanın başında öngörememelerine yol açtığı, (ii) her bir tekli taşıma sistemini düzenleyen uluslararası hukuk normlarının tüm devletlerin eksiksiz katılımıyla uygulanmıyor olması nedeniyle etkili olamayacağı, (iii) tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin teknik ve yapısal anlamda tekli taşıma sisteminden çok farklı olan çoklu taşıma sistemi gereklerini tam olarak karşılayamamaları nedeniyle uygulamada yetersiz kalabileceği ve (iv) uluslararası çoklu taşıma sisteminde emredici ve yeknesak bir hukuk düzeni kurulmasını engellediği tespit edilmektedir.

Yukarıda belirtilen nedenlerden dolayı, çalışmanın bu bölümünde; uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemeleri ile uluslararası çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri (ihtiyari nitelikli UNCTAD-ICC Kuralları ile hâlihazırda yürürlüğe girmemiş olan MTC ve Rotterdam Kuralları) uygulama alanları, taşıyıcı / çoklu taşımayı üstlenen işletici için tesis ettikleri sorumluluğun kapsamı, muafiyeti ile sınırları ve ihtiva ettikleri sorumluluk sigortasına ilişkin hükümler açısından incelenmektedir. Takip eden bölümlerde ise bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri ile 6762 ve 6102 sayılı TTK düzenlemeleri uygulama alanları, taşıyıcı / çoklu taşımayı üstlenen işletici için tesis ettikleri sorumluluğun kapsamı, muafiyeti ile sınırları ve ihtiva ettikleri sorumluluk sigortasına ilişkin hükümler açısından incelenmiştir. Bu şekilde, tekli taşıma sistemlerini düzenleyen hukuk normlarının, birbirleri ve çoklu taşıma sistemini düzenleyen hukuk normları ile arasında farklılıklar bulunduğu ve bu farklılıkların çoklu taşımayı üstlenen işleticinin

sorumluluğunun kapsamının belirsizliğine yol açtığı değerlendirilmektedir. Son olarak İngiliz ve Amerikan mahkemelerinin çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin sorumluluklarına ilişkin olarak verdikleri kararlar, sistemi düzenleyen emredici uluslararası hukuk normu eksikliğinin ortaya çıkardığı keyfi ve istikrarsız uygulamaları göstermek açısından incelenmiştir.

3.4.3. Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticilerin Tabi Oldukları Hukuksal Rejim

UNCTAD'ın (2003b: 9), çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde atıfta bulunduğu hukuk normlarından biri uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemeleridir. Nitekim uygulanabilecek ulusal ya da bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemesi bulunmaması ve zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda, bu taşıma sistemini düzenleyen emredici nitelikli uluslararası ya da ulusal hukuk normu, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde uygulanmaktadır. Bunun yanısıra, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde incelendiği gibi, bölgesel ve emredici nitelikli çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri ile uluslararası ve ihtiyari nitelikli ya da emredici niteliği haiz olmasına rağmen halihazırda yürürlükte bulunmayan çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri, tekli taşıma sistemleri düzenlemelerine, özellikle sorumluluğun sınırlandırılması noktasında atıfta bulunmak suretiyle, bu normların uygulanabilirliğini mümkün kılmaktadırlar. Uluslararası tekli taşıma sistemini düzenleyen bu normlar; denizyolu taşıma sistemi için Lahey, Lahey – Visby ve Hamburg Kuralları, karayolu taşıma sistemi için CMR, havayolu taşıma sistemi için Varşova Sistemi Düzenlemeleri ve demiryolu taşıma sistemi için CIM-COTIF'dir.

Çalışmanın bu bölümünde, tekli taşıma sistemlerini düzenleyen emredici nitelikli uluslararası hukuk normları; uygulama alanları, taşıyıcı için tesis ettikleri sorumluluğun kapsamı, muafiyeti ile sınırları ve ihtiva ettikleri sorumluluk sigortasına ilişkin hükümler açısından incelenmiştir. İnceleme, bu hukuk normlarının düzenledikleri taşıma sisteminin niteliğine göre birbirinden farklı hükümler ihtiva ettiklerini ve bu farklılıkların çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun, bu sorumluluğun sınırlandırılmasının ve muafiyet nedenlerinin taşıma sistemi değiştikçe

farklılaştığını değerlendirmek açısından önem taşımaktadır. Bu durum, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin taşımanın başında, sorumluluğunun kapsam, sınır ve muafiyetlerini öngörememesine yol açarak, hukuken korumasız kalmasına ve korunmayı sigorta himayesi gibi başka mekanizmalarda aramasına neden olmaktadır.

3.4.3.1. Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (Lahey Kuralları)

Lahey Kuralları'nın incelenmesinden önce kısaca, denizyolu taşımasını bir ulusal hukuk normu olarak düzenleyen Harter Kuralları incelenmektedir. Nitekim ABD'de denizyolu taşıma sistemini düzenlemek amacıyla kabul edilen Harter Kuralları, bir tekli taşıma sistemini düzenleyen ilk ulusal normlardan olup, yarattığı etkinin uluslararası olması nedeniyle önem taşımaktadır.

19. yüzyılda denizyolu ticaretinin gelişmesi ve denizyolu taşımasına duyulan ihtiyaç, taşıyıcıları taşıtanlara göre daha güçlü hale getirmiş ve taşıyıcı ile taşıtanların risklerin farklı şekilde dağıtılmasını belirleyebilmelerine imkân tanımıştır (Şamlı, 2008: 103). Bu şekilde taşıyıcılar, iktisadi bakımdan daha güçsüz olan yük ilgililerine, sorumluluklarını bertaraf eden sözleşme şartlarını kabul ettirmeye başlamış ve yük zararlarının tazmini fiilen imkânsız duruma gelmeye başlamıştır (Şamlı, 2008: 103). Dünyanın önde gelen ve en eski Koruma ve Tazmin (P&I) kulüplerinden biri olan West of England, 1889 yılında hazırlamış olduğu yıllık raporunda; "… *komite, üyelerini, kusur klozunun yaygın kullanımına bağlı olarak son yıllarda azalan yük tazmin talepleri ile ilgili olarak tebrik eder ve primleri indirir*" (Reynolds, 1990: 16) demekle, o dönemde faaliyet gösteren taşıyıcı ve donatanların sorumluluklarının taşıma sözleşmesine konulan klozlar ile kolay bir şekilde azaltılabileceğini göstermektedir.

Yük sahibi ile taşıyıcı arasındaki güç dengelerinin, taşıyıcı lehine dönüşmeye başlaması karşısında, devletler, denizyolu taşıyıcısının sorumluluklarının tespit edilebilmesi için ulusal alanda hukuki düzenlemeler yapmaya başlamışlardır (Lee, 2002: 243). Harter Kuralları, uluslararası denizyolu taşıyıcılarının emredici sorumluluk kurallarına uymasını zorlayan ulusal hukuk normlarının öncüsüdür. Kuralların ABD'de kabulünü takiben, denizyolu ticaretini yoğun olarak

gerçekleştiren devletler, Harter Kuralları'nı esas almak sureti ile ulusal hukuk normları düzenleme çalışmaları gerçekleştirmişlerdir (Lee, 2002: 243). Bunlara; Yeni Zelanda'nın 1903 yılında kabul etmiş olduğu "Denizcilik ve Gemi adamı Kanunu", Avustralya'nın 1904 yılında kabul etmiş olduğu "Yüklerin Denizde Taşınmasına İlişkin Kanun" ve Kanada'nın 1910 yılında kabul etmiş olduğu "Denizyolu ile Eşya Taşıma Kanunu" (COGWA) örnek olarak verilebilir.

Harter Kuralları, taşıtanların yükle ilgili sorumluluklarını, taşıyıcıların üzerine kaydırabilmesi mücadelesinin başlangıç noktasıdır (Zamora, 1975: 402). Bu kurallar ile taşıyıcının taşıma sözleşmesinde sorumluluklarını bertaraf etmesine olanak sağlayan sorumsuzluk kayıtları sınırlandırılmıştır. ABD'de 13.02.1893 tarihinde kabulünün üzerinden bir asırdan fazla geçmiş olmasına rağmen, Harter Kuralları etkisini halen hissettirmektedir.

Harter Kuralları, sadece taşıyıcının menfaatlerini korumaya yönelik olarak getirilen düzenlemelere karşı bir çıkış olarak nitelendirilmektedir (Akan, 2007: 6). Kaldı ki kuralların özünde, tarafların menfaatleri arasında denge sağlamak amacı bulunmaktadır. Harter Kuralları ile emredici olarak nitelendirilen ve taraflarca konşimentoda belirlenmek suretiyle kaldırılamayacak olan sorumluluklar; kuralların 1. maddesi uyarınca "*taşıyıcının yükleme, istif, muhafaza ve düzgün teslime özen gösterme sorumluluğu*[26]" (yüke özen sorumluluğu) ve kuralların 2. maddesi uyarınca "*donatanın denize elverişli gemi tahsis etmeye ilişkin yükümlülüğü*[27]" (denize elverişli gemi tesisi sorumluluğu) olarak belirlenmiştir. Sözer (2011: 565), Harter Kuralları'nın sorumlulukla ilgili hükümlerindeki odak noktasının denize elverişlilik olduğunu belirtmektedir. Kurallara ek uzlaşma metni ile taşıyıcının geminin sefere elverişli halde bulundurulması yükümlülüğünden doğan sorumluluğunu kaldıran ya da daraltan hükümlerin konşimentoya konulması yasaklanmıştır (Akan, 2007: 11).

[26] Harter Kuralları'nın 1. maddesi uyarınca; "*taşıyıcıların, konşimentolara, kendilerine teslim edilmiş olan yükün yüklenmesinde, istif edilmesinde, korunmasında, gerektiği gibi teslim edilmesinde ve yüke özen gösterilmesinde, kendilerinin veya adamlarının kusurlu davranışları sebebi ile meydana gelebilecek zararlardan dolayı sorumsuzluk şartı koyamayacakları ve eğer böyle bir şart konulmuş ise bu şart konulmamış sayılarak şartın tamamen geçersiz sayılacağı*" düzenlenmiştir.

[27] Harter Kuralları'nın 2. maddesi uyarınca; "*taşıyıcıların gemiyi denize elverişli halde bulundurmak için gereken özeni göstermekle yükümlü oldukları ve konşimentolara, geminin denize elverişli halde bulundurulmasında gereken dikkat ve özenin sarf edilmemiş olması sebebi ile meydana gelebilecek zararlara ilişkin olarak sorumsuzluk şartı koyamayacakları*" öngörülmüştür.

Harter Kuralları'nın kabulü ve yaygınlaşması taşıtanlar lehine önemli bir hukuki gelişme olsa da, kuralların; taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması ve ödemekle yükümlü olduğu tazminatın kapsamı ile alıcı tarafından yapılacak ihbara ilişkin şekli şartlar ve ispat külfeti gibi konuları düzenlememiş olması, uygulamada duyulan ihtiyacı tam olarak karşılayamamasına neden olmuştur.

Harter Kuralları'nın 1893 yılında ABD'de kabul edildiği dönemde, Avrupa dünyaya egemen önemli bir güçtür ve kolonilerini Afrika kıtasının tamamına, Asya kıtasının büyük kısmına ve Pasifik'in geneline yaymıştır (UNCTAD, 1991: 8). Avrupa'nın denizaşırı bölgelerde varolan bu hâkimiyeti onu denizyolu taşımacılığına yönlendirmiştir. ABD'de denizyolu taşımasına ilişkin yaşanan, Harter Kuralları'nın kabulü gibi, önemli hukuki gelişmeler, uygulamada denizyolu taşıması ile kolonilerine çok daha rahat bir şekilde ulaşmaya başlayan Avrupa devletlerinin de dikkatini çekmiş ve konunun uluslararası alanda düzenlenmesi konusunda bu devletleri teşvik etmiştir. Nitekim Harter Kuralları'nın ABD'de kabul edildiği dönemde, devletlerin denizyolu taşımacılığına ilişkin olarak kabul etmeye başladıkları ulusal hukuk normlarının uluslararası nitelikli denizyolu taşımasında çıkan ihtilaflara uygulanması, bu hukuk normlarının çatışmasına neden olmuş ve bu çatışmanın uluslararası bir sözleşme ile aşılması fikri doğmuştur.

Denizyolu taşımasının hukuken uluslararası alanda düzenlenmesine ilişkin olarak gerçekleştirilen ilk çabalar 25.08.1924 tarihinde Brüksel'de, kısaca Lahey Kuralları olarak da adlandırılan "Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme"nin kabul edilmesiyle netice bulmuştur. Bu sözleşme 02.06.1931 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Lahey Kuralları, konşimentolu denizyolu yük taşımacılığına uygulanacak kuralların belirlenmesi amacıyla hazırlanan ilk emredici nitelikli uluslararası hukuk normu olma özelliğine sahiptir (Peters, 2009: 765).

Denizyolu ile yük taşınmacılığını düzenleyen hukuk kurallarında yeknesaklığın sağlanması Lahey Kuralları'nın asıl amacıdır (Peacock, 1990: 984; Peters, 2009: 765). Bu şekilde, Lahey Kuralları ile düzenlenen konulara ilişkin olarak, kurallara taraf devletlerde yapılacak yargılamalar sonucunda verilecek kararların yeknesaklaştırılması amaçlanmıştır (Schoenbaum, 2004: 564). Lahey Kuralları'nın sağladığı yaygın uluslararası yeknesaklık bir bütün olarak göz önüne

alındığında, başarı büyüktür (Graverson, 1949: 63). Nitekim Lahey Kuralları dünyada en yaygın uygulanan uluslararası özel hukuk sözleşmelerindendir (Rendell, 1988: 248). Kaldı ki Lahey Kuralları'nın uygulama alanı sözleşmenin tarafı olan devletlerle sınırlı değildir. Örneğin Kanada, Lahey Kuralları'nın tarafı olmasa da bu normları kendi iç hukukuna COGWA ile almıştır[28]. Ancak Schoenbaum (2004: 567), 1960'lı yıllara gelindiğinde dünya çapında tüm denizci devletler tarafından kabul edilmiş olan bu kurallar ile amaçlanan uluslararası yeknesaklık rüyasının, taraf devletlerin kuralları, kendi ulusal hukuklarına değiştirerek almaları nedeni ile gerçekleşememiş olduğunu belirtmektedir.

ABD, Lahey Kuralları'na 1937 yılında taraf olmuş ve taşıyıcının yükle ilgili sorumluluğunu, sözleşmesel muafiyet belirleme yasağını ve sorumluluğuna ilişkin ileri sürebileceği çeşitli savunmaları düzenleyen bu normları "Yüklerin Denizyolu ile Taşınmasına İlişkin Kanun" (COGSA) ile ulusal hukukuna almıştır[29]. İngiltere de 01.08.1924 tarihinde "Yüklerin Denizyolu ile Taşınmasına İlişkin Kanun" (COGSA) ile Lahey Kuralları'nı ulusal hukukuna almıştır[30]. Türkiye de, 22.02.1955 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 6469 Sayılı ve 17.02.1955 tarihli Uygun Bulma Kanunu ile Lahey Kuralları'nın tarafı olmuş ve bu kurallarda yer alan hükümleri 6762 sayılı TTK'nın denizyolu taşımasına ilişkin hükümleri ile bütünleştirerek ulusal hukukuna almıştır.

Yeknesaklık amacının yanısıra, Lahey Kuralları, taşıyıcıların konşimentolara birçok ve hatta keyfi sorumsuzluk kayıtları koyarak, yük sahiplerinin haklarını ihlal etmelerine engel olmak ve taşıyıcılar ile taşıtanlar arasındaki menfaat dengesini

---

[28] Kanada'da COGWA, ancak bir taşıma sözleşmesinin düzenlendiği uluslararası taşımalarda uygulanacaktır. Kabotaj taşımalarının varlığı halinde ise sözleşme serbestîsi ilkesi hâkim olacak ve konşimentosuz taşıma sözleşmesinden kaynaklanan ihtilaflarda ve ciro edilemez nitelikli taşıma sözleşmelerinin varlığı durumlarında Hague Kuralları hükümleri uygulanmayacaktır (Tetley, 1988: 26).

[29] ABD'de denizyolu taşımasına ilişkin olarak ortaya çıkan hukuki ihtilaflarda Harter Kuralları ile COGSA birlikte uygulanmaktadır. Ancak COGSA, ABD limanları ile yabancı ülke limanları arasında yapılan yük taşımacılığından doğan uyuşmazlıklarda uygulanırken, Harter Kuralları ABD limanları arasında yapılan uyuşmazlıklara uygulanmaktadır (Aktan, 1996: 13). Bunun yanısıra, tarafların ABD limanları arasındaki taşımalara da COGSA' nın uygulanmasını kararlaştırmaları mümkündür. Böyle bir durumda, Harter Kuralları ancak yüklemeden önce ve boşaltmadan sonraki safhalarla ilgili uyuşmazlıklara uygulanabilmektedir (Schoenbaum, 1998: 541).

[30] Hague Kuralları ile İngiliz COGSA'sı arasında birtakım farklılıklar bulunmaktadır; Hague Kuralları sadece konşimentolu taşımalara uygulanabilecekken, COGSA uyarınca bu hükümlerin uygulanması saklı kalmak üzere Hague Kuralları Büyük Britanya veya Kuzey İrlanda'daki bir limandan Büyük Britanya' da Kuzey İrlanda' da veya hariçte bulunan diğer herhangi bir limana denizyolu ile yük taşıyan gemiler hakkında uygulanabilmektedir (Akan, 2007: 17).

kurabilmek amacı ile de hazırlanmıştır (Sözer, 2011: 559). Lahey Kuralları, taşıyıcı tarafın menfaatleri ile yük ilgililerinin menfaatlerini dengeleyebilmiş ve geniş muafiyet sınırlamalarının konşimentoya koyulduğu bir dönemi kapatmıştır (Wit, 1995: 76). Özellikle II. Dünya Savaşı'ndan önceki ve sonraki kritik yıllarda, taşıyıcılar ile taşıtanlar arasındaki dengenin korunmasında bu kurallar oldukça işe yaramıştır (Sözer, 2011: 567). Kurallar, taşıtanlar ve gönderilenler tarafından tatmin edici bulunsa da, sorumluluklarının arttırılması nedeniyle ve bunun sigorta primlerini arttıracağı endişesiyle, taşıyıcılar ve donatanlar tarafından hoş karşılanmamıştır (UNCTAD, 1991: 10).

Lahey Kuralları'nın taşıyıcı ve yükle ilgililer arasında bir uzlaşma ortamı sağladığı ancak, modern konteyner taşımacılığı ve seyrüsefer teknolojilerinde yaşanan gelişmelerden çok geride kaldığı ve bu nedenle uygulamasında sık sık sorunlarla karşılaşıldığı değerlendirilmektedir[31]. Lahey Kuralları'nın kabul edildiği 1924 yılında konteyner henüz icat edilmediğinden, kurallar, konteynerleşmenin 1960 yılını takip eden gelişmesine bağlı olarak taşıma alanında yaşanan değişikliklere ve çoklu taşıma sistemine uyarlanamamıştır (Wei, 1999: 4; Lee, 2002: 244). Tüm bu nedenlerle Lahey Kuralları 1968 yılında Visby Değişikleri (Visby Amendments) ile tadil edilmiştir.

3.4.3.1.1.Lahey Kuralları'nın Uygulama Alanı

Lahey Kuralları'nın en önemli özelliği konşimento olmaksızın bu kuralların uygulanamamasıdır. Bu nedenle, kuralların uygulama alanının konşimento düzenlenmesi şartına bağlı olarak daraltılmış olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim Lahey Kuralları'nın 10. madde hükmü, sadece konşimentonun düzenlendiği devletin kurallara taraf olması durumunda kuralların uygulanabileceğini düzenlemiştir. Ancak maddede taşımanın "uluslararası" nitelik taşıması gerekliliğinden

[31] Bu sorunlardan biri Hague Kuralları'nın uygulanabilmesi için konşimento düzenlenmesi gereğidir. Nitekim hazırlanan konşimentoda taşıma terminali işleticilerinin yer almaması, bu kişilerin sorumluluğuna ilişkin olarak Hague Kuralları'nın uygulanamaması sonucunu doğurmaktadır. Nitekim İngiliz Temyiz Mahkemesi, 06.12.1961 tarihinde vermiş olduğu "*Scruttons v. Midland Silicones*" kararında (www.nadr.co.uk); "*Hague Kuralları'nın, taşıma sözleşmesi tarafı olmadıklarından, taşıma terminali işleticilerine karşı açılan davada norm olarak kullanılamayacağına ve bu kişilerin de bu kurallarda yer alan zamanaşımı ve birim/paket başına sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanamayacağına*" hükmetmiştir.

bahsedilmemektedir. Konşimentonun farklı devletlerin limanları arasında gerçekleştirilecek taşımalara ilişkin olarak düzenlenmesi gerekliliğinden açıkça bahsedilmediğinden, doktrinde bu kuralların iç taşımalara da uygulanabileceği ileri sürülmektedir (Chandler, 1984: 239; Force, 1996: 2058; Yazıcıoğlu, 2000b: 51). Ancak Fransa, Avustralya, İngiltere ve Kanada'da, Lahey Kuralları sadece konşimentolu uluslararası denizyolu taşımalarına (kurallara taraf olan bir devletin limanından, başka bir devletin limanına gerçekleştirilen taşımalara) uygulamaktadır.

Lahey Kuralları'nın uygulama alanına ilişkin olarak değinilmesi gereken başka bir husus ise; canlı hayvan ve güvertede taşınması taşıma sözleşmesinde belirtilen yüklerin, kuralların yük kavramını tanımladığı 1/c maddesi uyarınca, yük kavramı dışında bırakılmasıdır. Bu tür taşımalar, sahip oldukları yüksek risk nedeni ile Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanı dışında bırakılarak, adeta yasaklanmışlardır (Wei, 1999: 33). Dolayısıyla taşıyıcı, canlı hayvan ve güvertede gerçekleştirilen yük taşımalarında, Lahey Kuralları'nda belirtilen sorumluluk sınır ve muafiyetlerini taşıma sözleşmesi ile istediği ölçüde genişletebilmektedir (Wit, 1996: 79).

Sonuç olarak, Lahey Kuralları'nın uygulanması için ön şart; konşimento düzenlenmesidir. Kurallar, ancak konşimentonun düzenlendiği devletin Lahey Kuralları'na taraf olması ve taşımanın canlı hayvan ile güvertede yük taşıması olmaması durumunda uygulanabilecektir. Bunun yanısıra, Lahey Kuralları'nın iç taşımalara da uygulanabilirliğini düzenleyen ya da uygulanmasını yasaklayan açık bir hüküm de kurallarda bulunmamaktadır. Bu boşluk, Visby Değişiklikleri ile kuralların uygulama alanını belirleyen 10. maddesinde kuralların ancak iki farklı ülke arasında yapılan taşımalara uygulanacağının açıkça belirtilmesi ile giderilmiştir. Ancak, Türkiye gibi Lahey Kuralları'nda Visby Değişiklikleri ile yapılan değişikliklere taraf olmayan devletler için bu boşluk varlığını sürdürmektedir.

3.4.3.1.2. Lahey Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı

Lahey Kuralları, konşimento uyarınca denizyolu ile taşınan yüklerin taşıyıcısının tabi olduğu sorumluluk rejimini belirleyerek, önemli bir adım atmıştır

(UNCTAD, 1991: 10). Ancak kuralların 1/a maddesi taşıyıcıyı sadece; "*taşıtan ile taşıma sözleşmesi akdeden gemi sahibi ya da kiracısı*" olarak tanımlanmaktadır. Taşıtanla taşıma sözleşmesini akdeden taraf (akdi taşıyıcı) ile fiilen taşımayı gerçekleştiren tarafın (fiili taşıyıcı) farklı kişiler olması durumunda ise, fiili taşıyıcının tabi olduğu sorumluluk rejimi belirsiz kalmaya devam etmektedir. Bunun yanısıra, bir çoklu taşımada sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunarak bir yönüyle akdi taşıyıcı sıfatını haiz olan çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, denizyolu ayağına ilişkin olarak ortaya çıkan sorumluluğunun tespitinde, uygulama şartlarının da varlığı durumunda Lahey Kuralları uygulanabilmektedir.

Lahey Kuralları'nın 1/e maddesi uyarınca taşıyıcının emredici sorumluluğu yüklerin gemiye yüklendiği andan boşaltıldığı ana kadar geçen sürede devam etmektedir. Lahey Kuralları uyarınca tesis edilen bu emredici sorumluluk süreci, "palangadan palangaya" (tackle to tackle) prensibine dayanmaktadır (Wit, 1995: 78). Bu prensibe göre taşıyıcının emredici sorumluluğu; yükün gemi donanımına yüklenmesiyle başlarken, yükün gemi donanımından tamamen ayrılmasıyla sona ermektedir (Şamlı, 2008: 113). Ancak Lahey ve ileride inceleneceği üzere Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanının asıl taşıma safhası ile sınırlı olması, denizde eşya taşıyanın sadece bu safha ile sorumlu olduğu anlamına gelmemekte, şüphesiz taşıyıcı eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından gönderilene teslim edilmesine kadar yüke özen göstermekle yükümlü olmaktadır (Yazıcıoğlu, 2000a: 85).

Taşıyıcının yükümlülükleri Lahey Kuralları'nın 2. ve 3. maddelerinde düzenlenmiştir. Taşıyıcının yüke ilişkin yükümlülükleri Lahey Kuralları'nın 2. maddesi uyarınca; "*yükün yüklenmesine, idaresine, elleçlenmesine, istifine*[32]*, taşınmasına, muhafazasına, bakımına ve boşaltılmasına özen göstermek*" olarak düzenlenirken, taşıyıcının gemiye ilişkin yükümlülükleri Lahey Kuralları'nın 3/1. maddesi uyarınca; "*geminin yolculuğun başında seyrüsefere müsait bir hale getirilmesine (denize elverişlilik*[33]*), geminin lazım geldiği şekilde donatılması ile*

[32] İstifleme, yükün, gemi içerisinde düzgün depolanması, paketlenmesi, düzenlenmesi, dağıtılması ve bu şekilde bozulmasının, hasara uğramasının ve ezilmesinin engellenmesi eylemidir (Black, 1979: 1273). Kötü istife örnek olarak; ham derinin yanına çay istif edilmesi, buğdayın üzerine havalanmasını engelleyecek şekilde odun konulması, güvertede taşınacak yükün iyice bağlanmaması ya da yükün hava şartları dikkate alınmaksızın yüklenmesi gösterilebilir (Akan, 2007: 32).

[33] Geminin denize elverişliliğine ilişkin en kapsamlı tanım 29.07.2008 tarihli Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe giren 5790 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun" ile yapılmıştır. Buna göre denize elverişlilik; "*tüm ticaret gemileri ve deniz tesislerinin tekne, makine,*

gemiye kumanya tedarik edilmesine (yola elverişlilik[34]) ve geminin ambarları ile soğuk hava tertibatı mahallerinin ve yüklerin tesellüm, taşınma ve muhafaza edilmek üzere yerleştirilmiş olduğu bütün diğer kısımların elverişli ve iyi vaziyete getirilmesine (yüke elverişlilik[35]) özen göstermek" olarak düzenlenmiştir. Bu hükümlerden, taşıyıcının, Harter Kuralları'na paralel olarak, Lahey Kuralları uyarınca "yüke özen" ve "yolculuğun başında denize, yola, yüke elverişli gemi tesisi" olmak üzere, temelde iki sorumluluğa sahip olduğu sonucuna varılmaktadır (Şamlı, 2008: 115). Dolayısıyla, Lahey Kuralları uyarınca taşıyıcının gemiye yükleme ile başlayan ve boşaltma ile sona eren emredici sorumluluğunun kapsamını, ancak bu iki yükümlülüğün ihlali nedeni ile ortaya çıkan hasar ve kayıpların oluşturduğu değerlendirilmektedir.

Taşıyıcının gemisini yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli hale getirmemesi nedeni ile sorumlu olduğunun belirtilmesi sonrasında, bu sorumluluğa ilişkin olarak çoklu taşıma uygulamalarında ortaya çıkan belirsizliğe değinmek gerekmektedir. Nitekim hâlihazırda dünyanın en yaygın uygulanan uluslararası özel hukuk sözleşmelerinden biri olan Lahey Kuralları uyarınca düzenlenen denize elverişli hale getirme yükümlülüğünün, çoklu taşımanın belkemiği sayılan konteynerler için de var olup olmadığı belirsizdir (Wei, 1999: 4). Konteynerin, taşıyıcı tarafından tahsis edilmesi durumunda, taşıyıcının üstlendiği taşıma işinin bir parçası olduğu ve taşıyıcının denize elverişli hale getirme yükümlülüğünün konteyner üzerinde de devam ettiği değerlendirilmektedir.

---

genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından tahsis olundukları hizmetin normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olmaları hâli" olarak tanımlamaktadır. Yine 6102 sayılı TTK 932/1. maddesinde; "*gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi denize elverişli sayılır*" demekle denize elverişliliği tanımlamıştır.

[34] Yola elverişlilik, 6102 sayılı TTK'nın 932/2. maddesinde; "*denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde yola elverişli sayılır*" olarak düzenlenmiştir.

[35] Yüke elverişlilik, geminin somut taşımada taşıyacağı yükün özelliklerine uygun olması halidir. Nitekim 6102 sayılı TTK'nın 932/3. maddesinde; "*soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi yüke elverişli sayılır*" denilmekle bu kavram düzenlenmiştir.

Taşıyıcının sorumluluğunun Lahey Kuralları uyarınca tesis edilebilmesi için belirli sürelere uyulması gerekmektedir. Taşıtan; Lahey Kuralları'nın 3/6. maddesinin 1. paragrafı uyarınca gözle görülür hasarlar için teslim anında, 3/6. maddesinin 2. paragrafı uyarınca gözle görülmeyen hasarlar için ise teslimi takip eden 3 gün içerisinde zarara ilişkin olarak ihbarda bulunmalıdır. Aksi durumda, yüklerin konşimentoda yazılı biçimde teslim edildiğine ilişkin olarak taşıyıcı lehine karine oluşmaktadır. Ancak, maddenin devamında, tarafların müşterek katılımıyla ya da adli makamlarca gerçekleştirilecek muayenenin bulunduğu durumlarda, bu ihbar sürelerine itibar edilmemesinin, sorumluluğun tesisi noktasında dikkate alınmayacağı düzenlenmiştir. Yine aynı madde, yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde taşıyıcı aleyhine hukuki yollara başvurulması gerekliliğini düzenlemektedir.

3.4.3.1.3. Lahey Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti

Lahey Kuralları'nın 4/1. maddesi uyarınca taşıyıcı, geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan kayıp ve hasarın, Lahey Kuralları'nın 3/1. maddesinde sayılan yükümlülüklerini (denize, yola ve yüke elverişli gemi tesisi) yerine getirirken göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermemesinden kaynaklanmadığını ispatlaması durumunda sorumluluktan kurtulabilecektir (Briant, 1996: 46: Faria, 2009: 288).

Lahey Kuralları'nın 4/2a maddesi uyarınca taşıyıcı; seyrüsefer esnasında veya geminin idaresinde kaptan, gemici, kılavuz veya kendi adamlarının hareket, ihmal yahut kusurlarından sorumlu değildir. Kaptan, gemici, kılavuz ve taşıyıcının adamlarının geminin idaresine ilişkin bu kusurları "teknik kusur" olarak adlandırılmakta ve taşıyıcı Lahey Kuralları'nın bu hükmü uyarınca teknik kusurdan sorumlu tutulmamaktadır[36] (Sözer, 2011: 681). Tetley (1988: 398), teknik kusuru,

[36] Hague Kuralları'nda yer alan bu düzenleme; taşıyıcıların teknik bilgiden mahrum oldukları cihetle gemi yönetimi hakkında söz sahibi olamayacakları ve neticede kaptanın işine müdahale edemeyecekleri gerekçesi ile taşıyıcıların denizciliğin teknik bilgi ve uzmanlık gerektiren faaliyetlerin icrası dolayısıyla veya icrası sırasında vaki olan zararlardan, sorumlu tutulmamaları gereğine dayandırılmaktadır (Sözer, 2011: 678). ABD'li hukukçular Hague Kuralları'nda yer alan mutlak sorumsuzluk hallerinin günümüz modern denizcilik gerçeklerini yansıtmadığını, taşıyıcı ile gönderilen

geminin sevkine[37] ve geminin idaresine[38] ilişkin kusurların tamamı olarak ifade etmekte ve bu kusuru gemiye, geminin güvenliğine ve geminin denize elverişliliğine ait hatalı bir fiil veya ihmal olarak tanımlamaktadır. Sözer (2011: 681) ise, teknik kusurun sadece geminin seyri ve sevki idaresi anlamında değil, gemi ve geminin işletilmesi ile ilgili bütün faaliyetleri içerecek şekilde kullanıldığını değerlendirmektedir.

Lahey Kuralları'nın 4/2b maddesi uyarınca taşıyıcı, yangın sonucu meydana gelen zararlardan da şahsi kusuru olmadıkça sorumlu tutulamaz[39]. Yangın, esas itibari ile ısı değil alev anlamına gelmektedir. Nitekim ABD New York Bölge Mahkemesi'nin 1941 yılında vermiş olduğu "*Buckeye State*" kararında, yangının ısıdan fazla bir anlam ifade ettiği ve alev söz konusu olmadan yangından bahsedilemeyeceği ifade edilmiştir (Akan, 2007: 79). Yangının sebebi teknik kusur ise, taşıyıcı, bu yangın sonucu ortaya çıkacak zararlardan Lahey Kuralları'nın 4/2a maddesi uyarınca sorumlu değildir. Yangının geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanması durumunda ise, taşıyıcı, bu yangın sonucu ortaya çıkacak zararlardan Lahey Kuralları'nın 3/1. maddesi uyarınca sorumludur. ABD mahkemeleri bazı kararlarında, taşıyıcının yüke özen göstermek borcuna, onu yangından korumak için gereken tedbirleri almasının da dâhil olduğuna hükmetmişlerdir (Sözer, 2011: 688). Dolayısıyla yangın zararının ayrı bir sorumsuzluk hali olarak zikredilmesi sadece ticari kusurdan[40] ileri gelen yangınlar bakımından önem arz etmektedir (Çağa ve Kender, 2004: 159).

---

arasındaki risk dağılımında adaletsizliğe yol açtığını belirterek özellikle teknik kusur riskinin gönderilene ait olmasını eleştirmişlerdir (Schoenbaum, 1998: 528). Söz konusu düzenlemenin haklılığı yıllarca tartışılmış ve Hamburg Kuralları ile muafiyet nedenlerinden teknik kusurun kaldırılması ile tartışmalar son bulmuştur.

[37] Teknik kusurun bir bölümünü oluşturan sevk kusurunu tespit etmek kolaydır. Nitekim Çağa ve Kender (2004: 156), bu kapsamda geminin hareketleri ile ilgili tüm sevk ve idare fiilleri, bu çerçevede tüm manevra hareketleri, dümen ve makine kumandaları, mevki tayini, radara bakılması, haritayı yanlış uygulamak, ışıklandırma, işaret verme, deniz trafik kurallarına uyulmaması, demir atılacak yerin yanlış belirlenmesi gibi eylemleri sevk kusuruna örnek göstermişlerdir.

[38] Akan (1997: 67), idare kusurunu altı ana başlık altında toplamaktadır. Bunlar; sintine suyunu pompalamada ihmal, lombarı açık bırakmak, yük tanklarının kapaklarını gevşek bırakmak, deniz haritalarını yanlış düzenlemek, safra suyunu pompalamada kusur ve geminin idaresiyle ilgili diğer fiillerdir.

[39] Ancak yangının sirayet etmediği yüklerin yangın nedeniyle zarar gören yüklerden ayrılmaması, taşıyıcının, yükü muhafazada özen gösterme yükümlülüğünün ihlalini teşkil ederek sorumluluğunu ortaya çıkarmaktadır.

[40] "Ticari kusur" esas itibari ile yükün menfaati icabı alınması gereken önlemlerin alınmamış olması olarak ifade edilmektedir (Schoenbaum, 1998: 576). Çağa ve Kender (2004: 158) ise, ticari kusuru, yükün menfaati icabı alınması gereken önlemlerin alınmamış olması olarak ifade etmektedir.

Lahey Kuralları'nın 4/2. maddesinin diğer bentleri uyarınca taşıyıcı; deniz tehlike ve kazalarından[41], mücbir sebeplerden[42], savaş dolayısıyla ortaya çıkan hallerden[43], kamu düşmanları tarafından gerçekleştirilen hareketlerden[44], devlet ya da adli makamların el koyma kararlarından[45], karantina kısıtlamalarından[46], taşıtanın veya yük sahibi ile bunların acentesinin ya da temsilcinin hareketlerinden[47], her ne sebeple olursa olsun işlerin grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen ya da tamamen tatil edilmesinden[48], karışıklık veya isyan hareketlerinden[49], denizde can ve yük kurtarılması veya buna teşebbüsten[50], hacim ve ağırlığın fire vermesinden[51] veya malın kendisine has özellik ve özründen[52], ambalaj yetersizliği veya kötülüğünden[53],

[41] "Deniz tehlikesi", gemiyi ve yükü varma limanına güvenli bir şekilde ulaştırmakla yükümlü olan yetenekli ve dikkatli gemi adamlarının dahi üstesinden gelemeyeceği, yıkıcı karakterde bir tehlike olarak tanımlanmaktadır (Akan, 2007: 83). Tetley (1988: 432), deniz tehlikesi kavramını yolculuk yeri ve zamanında beklenilmeyen ve karşı konulamayan yıkıcı bir güç ya da olay olarak tanımlamıştır.

[42] Uygulamada "mücbir sebep" ile deniz tehlikeleri arasında tam anlamıyla bir ayırım yapılmadığı görülmektedir. Mahkeme kararları dikkate alındığında mücbir sebep kavramı insan müdahalesi olmadan ve tedbirli taşıyıcı tarafından engellenmesi mümkün olmayan tabii kaynaklı zıya ya da hasarı da kapsayacak şekilde daha geniş yorumlanmaktadır (Schoenbaum, 1998: 588).

[43] "Savaş hali" kavramı ile anlaşılması gereken her türlü silahlı çatışmadır (Akan, 2007: 89).

[44] "Kamu düşmanları" tabiri ile özellikle deniz haydutlarının müdahaleleri ifade edilmektedir (Akan, 2007: 90).

[45] Schoenbaum (1998: 589), "devletin el koyması" halini; geminin tabi olduğu devlete düşman olan veya olmayan bir devletin yolculuğa cebri müdahalesi olarak tanımlamaktadır. Adli makamların el koyma kararları ile kastedilen ise; yükün, gemiden, varma limanı mahkemeleri kararları uyarınca tahliye edilmesidir (Akan, 2007: 90).

[46] "Karantina kısıtlamaları", salgın hastalıklar nedeni ile hükümet tarafından alınan tedbirleri ifade etmektedir.

[47] "Yükle ilgililerin kusuru" ile yükletenin kaçak veya tehlikeli eşya yüklemesini ya da kötü ambalaj veya markalama gibi hareketleri ifade etmektedir (Akan, 2007: 92).

[48] Taşıyıcının grev, lokavt, iş durdurma veya diğer çalışma engelleri savunmasına dayanabilmesi için, söz konusu engellerin yükleme ya da boşaltma yükümlülüğü üzerinde doğrudan bir etkisinin olmaması ve taşıyıcının bu tür olaylara kasten sebebiyet vermemiş olması gerekmektedir (Akan, 2007: 93).

[49] "İsyan" kavramı terör benzeri olayları ifade ederken, "halk ayaklanması" ise ülke çapında meydana gelen ve isyana göre daha geniş alanda etki bulan hukuka aykırı eylemler olarak ifade edilmektedir.

[50] Denizde can ve mal kurtarmak amacıyla veya herhangi bir makul sebeple yapılan rota değişikliğinden doğacak zıya ve hasardan taşıyıcının sorumlu olmayacağı Hague Kuralları'nın 4/4. maddesinde düzenlenmiştir.

[51] Fire vermek yükün ağırlığında tespit edilen azalmadır.

[52] Akan (2007: 99), "malın kendine has cins ve özelliği" kavramını; taşıyıcının yükle ilgili olarak özen gösterme yükümlülüğüne uygun hareket etmesine rağmen, yükün yolculuğun olağan tehlikelerine karşı koymaya uygun nitelikte olmaması, ısıya, paslanmaya, küflenmeye, renk değiştirmeye ya da buharlaşmaya eğilimli olması olarak tanımlamıştır. Wei (1999: 28), taşıma biriminin taşıyıcı tarafından tahsis edilmiş olması durumlarında dahi, taşıyıcının taşıma biriminin soğutuculu ya da havalandırmalı olmaması nedeni ile malın bozulmasından sorumlu olmayacağını belirtmektedir. Ancak bu noktada, malın bozulması ile yükün kendisine has özelliği arasında taşıyıcı tarafından sağlam bir nedensellik bağı tahsis edilmesi gerekmektedir.

[53] Söz konusu sorumsuzluk halinden yararlanabilmek için yükün ambalajlanmış yani tamamen sarılmış olması gerekmekte ve her somut olaya göre paketlemenin yeterli olup olmadığını incelemek gerekmektedir. Nitekim ABD Temyiz Mahkemesi 21.12.1981 tarihinde vermiş olduğu "*Scindia Steam Navigation v. De Los Sautos*" kararında; "*taşıyıcıya mühürlü ve kapalı bir şekilde teslim edilen*

marka yetersizliği veya kötülüğünden[54], makul bir dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürlerden[55], kendisinin, temsilcisinin veya adamlarının ihmal ve kusurlarından ileri gelmeyen diğer sebeplerden dolayı yükte oluşan hasar ve kayba ilişkin sorumluluktan muaftır[56]. Bu sebeplerin varlığı halinde hasar ve kaybın bu sebepler nedeni ile gerçekleştiği kabul edilmektedir. Ancak taşıtanın, bu sebeplerin varlığı durumunda dahi, hasar ya da kaybın, taşıyıcının yüke özen ve gemiyi başlangıçta yola, yüke ve denize elverişli getirmemesinden kaynaklandığını ispatlaması durumunda taşıyıcı sorumluluktan muaf olamamaktadır. "İmtiyazlı muafiyetler" olarak da adlandırılan bu sebeplerin gerçekleşmesi durumunda, ispat yükü yer değiştirmekte ve taşıtanın, zararın bu sebepler dışında ve taşıyıcının yükümlülüklerini ihlali nedeni ile oluştuğunu ispat etmesiyle, taşıyıcı yine sorumlu tutulabilmektedir (Briant, 1996: 52).

Lahey Kuralları'nın 4/4. maddesi uyarınca taşıyıcının, denizde can ve yük kurtarmak üzere veya makul sebeplere[57] istinaden yapacağı rota değişikliğinin, taşıma sözleşmesinin ihlali anlamına gelmeyeceği ve sapma nedeniyle ortaya çıkacak hiçbir kayıp ya da hasardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı belirtilmiştir. Bunun yanısıra, Lahey Kuralları'nın 4/5. maddesi son fıkrası uyarınca; yük sahibinin, malın niteliği ve değeri hakkında konşimentoda kasten yanlış beyanda bulunması durumunda, ne taşıyıcı ne de donatanın yüklerin hasara uğraması ya da kaybından

---

konteynerin ihtiva ettiği yüklerden taşıtanın sorumlu olduğu ve belirli bir sebep olmadıkça taşıyıcının bu konteyneri açıp muayene etme hakkı olmadığı" hükmedilmiştir. Belirli sebebin ne olacağına ilişkin Clarke (1988: 73) şu örneği vermektedir: Taşıyıcı, geçmişteki ilişkilerinden, taşıtanın konteyneri düzgün bir şekilde paketleme yükümlülüğünü yerine getirmediğini tecrübe etmiş ise, bu durumda taşıyıcının konteyneri açarak düzgün paketlemeyi muayene etme hakkı bulunmaktadır.

[54] Özellikle bir ya da birden fazla kolinin söz konusu olduğu farklı yüklemelerde, gemiye teslim edilen bu koliler birbirinden ayırt edilmek amacı ile markalar vasıtası ile farklı farklı işaretlenir. Birden fazla yüklemenin yapıldığı hallerde kolilerin üzerinde yer alan markaların yetersiz olduğu ya da silindiği durumlarda, yüklerin tanımlanması oldukça zor olmaktadır (Akan, 2007: 98). Bu nedenle, markaların yükleten tarafından temin edilmesi durumunda, ortaya çıkan kayıp ve hasardan taşıyıcı sorumlu tutulmamaktadır.

[55] Gizli ayıpların ne yükle ilgilinin kusuruyla ne de yükteki kusurlarla bağlantısı bulunmamakta ve gizli ayıplar yükün yüklenmesi, istifi ya da boşaltılmasında kullanılan donanımın bir parçasında bulunan ve gerekli özenin gösterilmesi halinde dahi tespit edilemeyen ayıpları ifade etmektedir (Akan, 2007: 100).

[56] Hague Kuralları'nın 4/2. maddesi uyarınca düzenlenen bu muafiyet nedenleri, bu kurallar doğrultusunda düzenlenen 6762 sayılı TTK' nın 1063. maddesinde de aynı şekilde yer almıştır.

[57] "Makul" kavramının genel geçer bir tanımı bulunmamakta, kavramın her somut olayın özelliklerine göre ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir. Nitekim İngiliz Temyiz Mahkemesi 1932 yılında verdiği "*Foscolo, Mango & Co. v. Stag Line*" kararında (www.lawandsea.net); "*sapmanın makul olup olmadığı değerlendirilirken, sözleşme taraflarının menfaatlerini dikkate almak gerektiği*"ni ifade etmiştir (Şamlı, 2008: 143).

sorumlu tutulamayacağı düzenlenmiştir. Lahey Kuralları uyarınca taşıyıcı, teslimde gecikme neticesinde ortaya çıkan zararlardan da sorumlu tutulmamıştır[58]. Taşıyıcının sorumluluğu sadece yükün hasara[59] ya da kayba[60] uğraması ile sınırlı tutulmuştur.

Lahey Kuralları'nın 3. maddesinin son fıkrası uyarınca, taraflar, taşıyıcının Lahey Kuralları'nın 3. maddesinde belirtilen görev ve yükümlülüklerini yerine getirmemesinden dolayı yüklerde meydana gelecek kayıp ve hasardan doğacak sorumluluğunu kaldıran veya azaltan bir sözleşme şartı kararlaştıramamaktadırlar. Ancak, uygulamada sıklıkla kullanılan FIO/FIOS (free in out / free in out stowed) terimi yükleme ve boşaltma masraflarının taşıtana ait olmasını ifade eden bir kayıttır ve bu kaydın varlığı halinde yükleme, boşaltma ve istif sorumlulukları taşıtana yükletilmektedir (Ülgener, 2000: 318).

FIO/FIOS kaydının, Lahey Kuralları uyarınca tesis edilen taşıyıcının sorumluluğu sistemine aykırı olup olmadığı günümüzde halen tartışılmaktadır (Akan, 2007: 43). Yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüklerinin devredilebilir olduğu, kaldı ki FIO/FIOS kaydının sadece masrafların dağılımını düzenlediği noktasından yola çıkarak bu kaydın Lahey Kuralları'na aykırılık teşkil etmediği ileri sürülebilirken; FIO/FIOS kaydının sorumsuzluk kaydı olduğu noktasından yola çıkarak bu kaydın Lahey Kuralları'nın 3/8. maddesine aykırı bir durum teşkil ettiği ileri sürmek de mümkündür. ABD Temyiz Mahkemesi 9. Dairesi, 1964 yılında vermiş olduğu "*St. Ioannis Shipping Corp. v. Zidell Explorations, Inc.*" kararında (www.openjurist.org); "*FIO/FIOS kaydının sadece masrafların değil, aynı zamanda sorumluluğun da dağılımını gerçekleştirdiği*"ni belirtmiştir. Ancak bu sorumsuzluk kaydı, taşıyıcının yüke özen yükümlülüğünü etkilememektedir. Kaldı ki ABD New York Bölge Mahkemesi, 1987 yılında vermiş olduğu "*Sumitomo Corp. v. M/V Sie Kim*" kararında (www.leagle.com); "*FIOS kaydı uyarınca tüm yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüklerinden taşıtanın sorumlu olduğunu, ancak taşıyıcının gemiyi ve yükü*

[58] Hague Kuralları uyarınca gecikme nedeni ile ortaya çıkan zararlardan taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmese de, Hague Kuralları tarafı olan İngiltere ve İskandinavya ülkelerinin iç hukuklarında taşıyıcı gecikme nedeni ile de sorumlu tutulmaktadır (Selvig, 1981: 322).

[59] Yükün, haricen dahi olsa hal ve vaziyetinin kötüleşerek değerinde bir azalma meydana gelmesi halinde hasarın varlığından söz edilmektedir (Akan, 2007: 76).

[60] Taşıyıcının navlun sözleşmesi uyarınca zilyetliğini elde ettiği yükü, tesellüm etmeye yetkili olan şahsa boşaltma limanında kısmen ya da tamamen teslim edememesi durumunda yükün "kayba uğradığından" (zayi olduğundan) söz edilmektedir (Çağa ve Kender, 2001: 140).

tehlikeye sokacak her türlü yükleme ve istif tekniklerine karşı çıkma yetkisi bulunduğunu" belirtmiştir.

Taşıma ilişkisi tarafları, Harter Kuralları'nda olduğu gibi, Lahey Kuralları uyarınca da, taşıyıcının Lahey Kuralları'nda öngörülen sorumluluğunu azaltan veya kaldıran sorumsuzluk sözleşmeleri akdedememekte veya sorumsuzluk kayıtları belirleyememektedir (Faria, 2009: 286). Ancak bunun tersi olarak, Lahey Kuralları'nın 5. maddesi uyarınca düzenlendiği gibi, taşıyıcının sahip olduğu hak ve muafiyetleri kaldıran veya kısıtlayan yahut sorumluluğunu arttıran sözleşme şartları geçerlidir.

3.4.3.1.4. Lahey Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Taşıyıcının, Lahey Kuralları uyarınca yüklemenin başladığı andan boşaltmanın sona erdiği ana kadar devam eden, yüke özen ve başlangıçta denize, yüke ve yola elverişli hale getirme sorumluluğu, bu sorumluluktan bir önceki bölümde belirtilen nedenlerle muaf olamaması durumunda ve yüklerin yükleme yapılmadan önceki değeri hakkında konşimentoda kayıt bulunmaması halinde, Lahey Kuralları'nın 4/5. maddesi uyarınca hasara uğrayan koli – parça (yükleme birimi) başına 100 Sterlin veya diğer bir para ile bu miktara eşit değer[61] ile sınırlıdır.

Lahey Kuralları'nın koli – parça başına sınırlı sorumluluk düzenlemesi önemli sorunlara neden olmaktadır. Bu sorunların ilki; sınırlı sorumluluk düzenlemesine ilişkin maddede ya da Lahey Kuralları'nın diğer başka maddelerinde "koli" kavramının tanımlanmamış olması iken, diğeri de "koli - parça başına 100 Sterlin veya bu miktara eşit diğer para"nın tespiti zorluğudur. Bunun yanısıra, Lahey Kuralları'nda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hakkının kaybı düzenlenmeyerek, taşıyıcıların kötü niyetli uygulamalarına (yüksek değerli bir malın kasten zayi edilmesi gibi) yol açılmıştır. Adalet hissini zedeleyen bu hususa karşı ulusal hukuklarda bazı çözümler üretilmeye çalışılmış ve belirli durumlarda

[61] Hague Kuralları'nın 9/2. maddesi uyarınca; "*para birimi olarak İngiliz sterlini kullanmayan taraf devletler, Hague Kuralları uyarınca sterlin olarak gösterilen meblağları kendi para sistemlerine yuvarlak rakama dönüştürmeye yetkilidirler*". Nitekim ABD' de deniz taşımasına ilişkin uygulanan ve Hague Kuralları' na paralel olarak hazırlanan COGSA uyarınca, taşıyıcının sorumluluğu paket veya birim başına 500 ABD Doları'dır.

taşıyıcının sorumluluğun sınırlandırılması hakkını kaybedeceği düzenlenmiştir[62] (Yazıcıoğlu, 2000a: 168).

Lahey Kuralları "koli" terimini düzenlememiş, konuyu mahkemelerin somut olaya ilişkin yorumlarına bırakmıştır. ABD New York Bölge Mahkemesi, 1949 yılında vermiş olduğu "*Middle East Agency Inc. v. John B. Waterman*" kararında (www.leagle.com) ve 1990 yılında vermiş olduğu "*Caterpillar, Inc. v. S.S. Enterprise*" kararında (www.leagle.com) koliyi; "*büyüklüğü ve şekli ne olursa olsun yüklerin zarar görmesini engelleyecek ve taşımanın gerçekleşmesini sağlayacak şekilde her tarafı kapatılmış kutu*" olarak tanımlamaktadır. Şamlı (2008: 136), koli ile kastedilenin; "*yüklerin herhangi bir şekilde korumaya alınmış, bir kap, korunacak, mahfaza içine konulmuş olması*" olduğunu ifade ederken, "parça" ile kastedilenin "*herhangi bir dış koruma olmadan ayrı ayrı birimler halinde yüklenen yükler*" olduğunu belirtmektedir. Lahey Kuralları ile tanımlanmayan "koli" kavramı, özellikle konteynerlerin taşıma hayatında yerini almaya başlaması ile eksikliğini önemli derecede hissettirmektedir (Wei, 1999: 56).

Lahey Kuralları'nda yer alan sorumluluğun sınırlandırılması düzenlemelerine ilişkin ikinci sorun, koli - parça başına 100 Sterlin veya bu miktara eşit diğer paranın tespiti zorluğudur. Lahey Kuralları'nın 9. maddesi, para miktarlarının altın esası üzerinden hesaplanacağını belirtmektedir. Bu miktar 100 Sterlin ile sabitlenmiştir. Ancak, kuralların kabulünü takip eden bir sonraki yılda, 1925 yılında, Sterlin altına değiştirilebilirliğini ve eşitliğini kaybetmiş ve bu durum taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması sisteminin dengesini, düzenlemenin daha ilk yılında bozmuştur (UNCTAD, 1991: 10).

[62] Nitekim denizyolu taşımasına ilişkin olarak sadece Hague Kuralları'na taraf olan Türkiye'de 6762 sayılı TTK ile konuya ilişkin çözüm üretilmemişken, 6102 sayılı TTK'nın 886. maddesinde; "*zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz"* denilmek sureti ile zarara kasten sebebiyet verilmesi halinde taşıyıcı ya da kendi adamları ya da taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, 6102 sayılı TTK uyarınca düzenlenen muafiyet nedenlerinden ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacakları düzenlenmiştir.

3.4.3.1.5. Lahey Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Sigorta himayesine ilişkin olarak Lahey Kuralları'nda yer alan tek hüküm, "*taşıma sözleşmesinde yer alarak taşıyıcının sigorta himayesinden yararlanacağını belirten şart, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir şart olarak değerlendirilmekte ve geçersiz sayılmaktadır*" hükmüdür. Lahey Kuralları'nın 3/8. maddesinde yer alan bu hüküm; taşıyıcının sorumluluk sigortası himayesinin taşıma sözleşmesinde yer almasını engellemekte, ancak taşıma sözleşmesinde atıfta bulunulmaması kaydıyla bu himayeye engel olmamaktadır. Bu hükmün, taşıyıcının, sorumluluk sigortası himayesinin vereceği rahatlıkla üzerine düşen yükümlülükleri ifada özen göstermeyeceği endişesi ile ve yük ilgilisinin tek muhatabının taşıyıcı olması amacıyla getirildiği değerlendirilmektedir. Lahey Kuralları'nda taşıyıcının, sorumluluk sigortası himayesi tesisi zorunluluğuna ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.

3.4.3.2. Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşmeye Ek Tadil Protokolü (Lahey – Visby Kuralları)

Uluslararası sözleşmeler kabul edildikleri zamanı yansıtmaktadırlar. Lahey Kuralları'nın kabul edildiği dönemde otuzdan az devletin sözleşmeye katılımı dünya çapında konşimentoya uygulanacak kuralların belirlenebilmesi için yeterliydi. Nitekim bu devletlerde dünyanın en büyük deniz ticaret filosuna sahip olan ve uluslararası denizciliği kontrol eden üç yüze yakın denizyolu taşıyıcısı bulunmaktaydı (Faria, 2009: 319). Ancak, Lahey Kuralları'nın kabul edildiği tarihten sonra dünyada teknolojik ve ticari alanda, özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında önemli gelişmeler yaşandı.

Lahey-Visby Kuralları, dünya denizcilik sektöründe önemli teknik ve ticari gelişmeler karşısında yetersiz kalan Lahey Kuralları'nın; 09.06.1963 tarihinde Stockholm'de düzenlenen konferansta gözden geçirilen, 19.02.1968 tarihinde Brüksel`de toplanan diplomatik konferansta "Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşmeye Ek Tadil Protokolü"

(Protokol to Amend the International Convention for the Unification of Certtain Rules of Law Relating to Bills of Lading) adı altında kabul edilen ve 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe giren şeklidir. Denizyolu taşımasına ilişkin olarak hazırlanan ikinci önemli uluslararası sözleşme olan Lahey-Visby Kuralları'na Türkiye henüz taraf olmamıştır.

Lahey Kuralları'nın tadil edilme nedeni, kuralların esasa ve usule ilişkin hükümlerinin geniş çapta yarattığı memnuniyetsizliktir (Selvig, 1981: 302). Lahey-Visby Kuralları'nın amacı, Lahey Kuralları'nı güncelleyerek, konteynerleşmenin modern gereklerine uyumu ve uluslararası yeknesaklığı sağlayabilmektir (Schoenbaum, 2004: 567). Özellikle 1950'lerin ortalarında Lahey Kuralları'ndaki birtakım eksiklikler uygulamayı önemli derecede zorlamaya başlamıştır (Wit, 1995: 84). Bu eksikliklerin başında taşıyıcının sorumluluğunun koli-parça başına 100 Sterlin ile sınırlandırılması gelmektedir (Schoenbaum, 2004: 564). Bunun yanısıra, düzenli hat taşımalarında gerçekleşen teknik ve ticari değişiklikler de kuralların uygulanmasında ek sorunlar yaratmaya başlamıştır. Örneğin Lahey Kuralları sadece konşimentolu taşımalara uygulanabildiğinden, 1950'li yıllara gelindiğinde dünya deniz ticaret filosunun 2/3'ünü elinde bulunduran sanayileşmiş ülkelerde konşimento kullanımının azalmaya başlaması, yüksek denizyolu taşıma hacmine sahip bu ülkeler arasında yapılan taşımalara bu kuralların uygulanabilirliğini imkânsız hale getirmiştir (Selvig, 1981: 303).

Visby Değişiklikleri, denizde yük taşıma hukuku alanında erişilen birliğin tehlikeye düşeceği endişesiyle, Lahey Kurallar'ı ile tesis edilen sorumluluk rejiminin esasına ilişkin değişiklikler getirmese de, bu kuralların sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerindeki önemli eksiklikleri gidermiştir (Reynolds, 1990: 22; Şamlı, 2008: 105). Nitekim bu değişiklikler, Lahey Kuralları'nda öngörülen sorumluluğun sınırlarını yükseltmiş, para birimini değiştirmiş ve sorumluluğun koli - parça başına sınırlandırılmasının yanında kilo başına da sınırlandırmasına imkân vermiştir (Schoenbaum, 2004: 567). Bununla birlikte Visby Değişiklikleri, taşıyıcının zararın meydana gelmesinde kastının bulunması durumunda sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacağını düzenleyerek, bu değişikliklere taraf olan devletler için, Lahey Kuralları uyarınca gerçekleşen kötü niyetli uygulamaların azalmasını sağlamıştır. Son olarak, Visby

Değişiklikleri, zarara ilişkin olarak talep edilebilecek tazminat miktarının hesabını düzenleyen hükümler ihtiva etmekle, Lahey Kuralları'ndan çok farklı bir düzen tesis etmektedir. Tüm bunların yanısıra, Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanabilmesi için Lahey Kuralları'nda yer alan ve sorun yaratan konşimento kullanım zorunluluğuna ilişkin hükümlerin devam ettirilmesi, kurallar ile getirilen değişikliklerin radikal ve tatmin edici olmaktan uzak olmasına yol açmaktadır (Wit: 1995: 85).

3.4.3.2.1. Lahey – Visby Kuralları'nın Uygulama Alanı

Lahey - Visby Kuralları ile Lahey Kuralları'nın ortak noktası her ikisinin de konşimento olmaksızın uygulanamayacak olmasıdır. Ancak, Lahey – Visby Kuralları, Lahey Kurallarının sadece "*konşimentonun düzenlendiği yerin taraf devlet olması"* durumunda uygulanabileceği hükmüne, "*konşimentoda belirtilen limanlardan birinin kurallara taraf devlete ait olması*" ve "*tarafların konşimento ile bu kuralların ya da bu kuralları uygulayan ya da onları geçerli sayan başka bir devlet hukukunun uygulanabileceğini kararlaştırmaları*" (Paramount Hükmü) durumunda uygulanabileceği hükümlerini de ekleyerek kuralların uygulama alanını genişletmiştir.

Uluslararası ticaretin yaygın hale gelmesine ve ticaretin ayrılmaz unsuru olan taşımanın teknolojik gelişmelerle daha hızlı gerçekleşebilmesine paralel olarak, yüklerin, konşimentodan daha önce varış yerine ulaşmasının birtakım sıkıntılar doğurduğu ve bu sıkıntının elektronik taşıma belgesi kullanılmak suretiyle giderildiği çalışmanın önceki bölümünde değinilmişti. Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanı taşıyıcı tarafından ciro edilebilir konşimento ile sınırlıdır ve bu sınırlama konşimento ya da diğer emtia senetlerinin kullanılmasını gerektirmektedir (Akan, 2007: 15). Lahey-Visby Kuralları'nın bu nedenle, elektronik taşıma belgesi kullanımına uygun olmaması, modern denizcilik uygulamaları ve gereklerinin yerine getirilememesine yol açmakta ve taşıyıcıyı geleneksel belgelendirme sistemine mahkûm etmektedir.

Canlı hayvanlar ve güvertede taşınan yükler, Lahey Kuralları paralelinde "yük" kavramı kapsamına dâhil edilmeyerek, Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanı dışında tutulmuştur.

3.4.3.2.2. Lahey – Visby Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı

Lahey-Visby Kuralları, Lahey Kuralları'nda yer alan taşıyıcı tanımını değiştirmemiş ve 1/a maddesinde taşıyıcıyı; "*taşıtan ile taşıma sözleşmesi akdeden gemi sahibi ya da kiracısı*" olarak tanımlamıştır. Bu tanım yine, Lahey-Visby Kuralları'nda "taşıyıcı" için öngörülen sorumluluk rejiminin, bir çoklu taşıma ilişkisinde, bir yönüyle akdi taşıyıcı sıfatını taşıyan çoklu taşımayı üstlenen işleticiye uygulanabileceği sonucunu doğurmaktadır.

Taşıyıcının Lahey-Visby Kuralları'nın 1/e maddesi uyarınca tesis edilen emredici sorumluluğunun süresi, Lahey Kuralları'nda olduğu gibi, "palangadan palangaya" prensibine dayanmakta ve taşıyıcının emredici sorumluluğu yüklemenin başladığı anda başlayarak, boşaltmanın sona erdiği ana kadar devam etmektedir. Schoenbaum (2004: 568) bu düzenlemenin Lahey Kuralları'nda olduğu gibi muhafaza edilmesinin, kuralları denizcilik sektöründeki çoklu taşıma ve konteynerleşme gibi gelişmelerden doğan ihtiyaçları karşılamaktan yoksun bırakması nedeni ile eleştirmektedir. Nitekim taşıyıcının emredici sorumluluğunu yükleme ile boşaltma arasındaki süre ile sınırlandıran Lahey ve Lahey-Visby Kuralları, ikinci taşıma sistemine aktarım aşamasında ortaya çıkacak hasar ve kayıpları, palangadan palangaya sorumluluk prensibinin niteliği gereği kapsayamamakta ve bu noktada kurallar çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğuna uygulanamamaktadır.

Visby Değişiklikleri Lahey Kuralları uyarınca tesis edilen temel sorumluluk ilkelerini etkilememiştir (Faria, 2009: 293). Lahey Kuralları uyarınca taşıyıcıya atfedilen "yüke özen" ve "başlangıçta denize, yola ve yüke elverişlilik" sorumlulukları Visby Değişiklikleri ile muhafaza edilmiş, bunun yanısıra, "*kuralların taşıyıcının nükleer zararlara ilişkin sorumluluğunu düzenleyen ulusal kanunların ya da uluslararası sözleşmelerin hükümlerini etkilemeyeceği*" ifade

edilerek, nükleer zararlardan kaynaklanan sorumluluğun Lahey-Visby Kuralları'nın kapsamı dışında kaldığı belirtilmiştir (Şamlı, 2008: 116).

Lahey-Visby Kuralları, Lahey Kuralları'nda belirtilen ihbar ve dava açma süresini aynı şekilde muhafaza etmiştir. Nitekim taşıtan, Lahey-Visby Kuralları'nın 3/6. maddesinin 1. paragrafı uyarınca gözle görülür hasarlar için teslim anında, 3/6. maddesinin 2. paragrafı uyarınca gözle görülmeyen hasarlar için ise teslimi takip eden 3 gün içerisinde zarara ilişkin olarak ihbarda bulunmalıdır. Aksi durumda, yüklerin konşimentoda yazılı biçimde teslim edildiğine ilişkin olarak taşıyıcı lehine karine oluşmaktadır. Ancak maddenin devamında, tarafların müşterek katılımıyla ya da adli makamlarca gerçekleştirilecek muayenenin bulunduğu durumlarda, bu ihbar sürelerine itibar edilmemesinin, sorumluluğun tesisi noktasında dikkate alınmayacağı düzenlenmiştir. Yine aynı madde, yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde taşıyıcı aleyhine hukuki yollara başvurulması gerekliliğini düzenlemektedir.

3.4.3.2.3. Lahey – Visby Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti

Lahey Kuralları'nın taşıyıcının sorumluluktan muafiyetine ilişkin hükümleri, Lahey - Visby Kuralları'nda muhafaza edilmiştir. Taşıyıcı, Lahey Kuralları'nda olduğu gibi, Lahey-Visby Kuralları'nın 4/1. maddesi uyarınca; geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan kayıp ve hasarın, kendisine atfedilen yükümlülüklerini yerine getirirken göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermemesinden kaynaklanmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulmaktadır.

Taşıyıcı, Lahey Kuralları'nda olduğu gibi, Lahey-Visby Kuralları'nın 4/2a maddesi uyarınca teknik kusur ve 4/b maddesi uyarınca şahsi kusuru ve kastı olmaksızın ortaya çıkan yangın neticesinde oluşan kayıp ve hasara ilişkin sorumluluktan muaf tutulmuştur. Maddenin kalan bentleri yine Lahey Kuralları'nda düzenlenen muafiyet nedenleri ile aynıdır. Somut taşımada bu nedenlerin varlığının ispatlanması durumunda, zararın bu nedenler sonucu ortaya çıktığı varsayılmaktadır. Ancak, Lahey Kuralları'nda olduğu gibi, taşıtanın, zarar ile bu muafiyet nedenleri arasındaki nedensellik bağını keserek, zararın; taşıyıcının, temsilcisinin ya da

adamlarının "yüke özen" ve "gemiyi yolculuğun başlangıcında yola, yüke ve denize elverişli hale getirme" yükümlülüklerini ihlal etmiş olmaları nedeni ortaya çıktığını ispat etme hakkı da bulunmaktadır. Dolayısıyla bu sebepler mutlak muafiyet nedenleri değil, taşıyıcı lehine savunma mekanizması yaratan imtiyazlı (muhtemel) muafiyet nedenleridir. Schoenbaum (2004: 568), bu muafiyet nedenlerinin modern denizciliğin gereklerini yansıtmadığını ve taşıyıcı ile taşıtan arasındaki riskin dağılımını uygun bir şekilde gerçekleştirmediğini belirterek kuralları bu yönden eleştirmektedir.

Lahey-Visby Kuralları da Lahey Kuralları gibi "gecikme" nedeni ile ortaya çıkan zararları taşıyıcının sorumluluk rejimine dahil etmemiştir. Yine Lahey Kuralları'na paralel olarak, Lahey-Visby Kuralları'nın 3. maddesinin son fıkrası uyarınca, taşıyıcının bu kurallar uyarınca düzenlenen sorumluluğunun sınırlarının ve sorumluluktan muafiyet nedenlerinin azaltılmayacağı düzenlenmiştir.

3.4.3.2.4. Lahey-Visby Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Yukarıda belirtilmiş olduğu gibi, Lahey Kuralları'nda Visby Değişiklikleri ile gerçekleşen en önemli değişiklikler taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerdir. Nitekim Lahey-Visby Kuralları ile taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanabilecek kişiler belirtilmiş, sorumluluğun sınırları değiştirilmiş ve yükseltilmiş, sorumluluğun sınırlandırılmasında kullanılan birimler güncellenmiş ve açıklanmıştır.

Lahey-Visby Kuralları, yukarıda belirtildiği gibi, sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanabilecek kişileri düzenlemiştir. Lahey-Visby Kuralları'nın 4. maddesi uyarınca "*yük ilgilisinin, taşıyıcının kendi adamlarına ya da temsilcilerine (bağımsız sözleşen olmadığı sürece) karşı doğrudan talepte bulunması durumunda, bu kişilerin de taşıyıcının sahip olduğu savunma imkânlarından yararlanabileceği"* düzenlenmiştir. Madde devamında, taşıyıcı ve kendi adamları ile temsilcilerinden elde edilebilecek toplam tazminat miktarının, kurallarda öngörülen sorumluluk sınırlarını aşamayacağını da düzenlemektedir.

Lahey-Visby Kuralları'nın 4/5a maddesi uyarınca; "*yükün cins ve kıymetinin yükleme başlamadan önce yükleten tarafından bildirilmiş ve bu beyanın konşimentoya yazılmış olduğu durumlar hariç, taşıyıcı yükün kayıp ve hasarından hangisi yüksekse o uygulanmak üzere koli veya parça başına 10.000 Frank veya kilogram başına 30 Frank muadili bir meblağdan daha yüksek bir meblağ ile asla sorumlu tutulamayacaktır*" denilmekle, taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, Lahey Kuralları uyarınca kabul edilen İngiliz para birimi Sterlin'den, Fransız para birimi Frank ile değiştirilerek yükseltilmiştir.

Bretton Woods sisteminin Visby Değişiklikleri'nin hemen sonrasında çökmesi nedeni ile kurallar uyarınca kabul edilen para birimlerinin güncellenmesi gerekmiştir (UNCTAD, 1991: 13). Lahey-Visby Kuralları'nda 1979 Değişiklik Protokolü ile getirilen ve 1984 yılında yürürlüğe giren yenilik, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına yeni bir boyut kazandırmıştır. Nitekim Lahey ve Lahey-Visby Kuralları ile ulusların (İngiliz ve Fransız) para birimlerine dayandırılan ve bu şekilde diğer devletler için hesaplanması zor olan sınırlandırma birimleri, 1979 Protokolü ile yerini Özel Çekme Hakkı[63]'na (ÖÇH) bırakmıştır.

Lahey Kuralları'nda taşıyıcının sorumluluğunun koli - parça başına 100 Sterlin ile sınırlandırılması, Visby Değişiklikleri ile yerini ikili hesaplama metoduna bırakmış ve taşıyıcının sorumluluğu koli - parça başına 10.000 Frank veya kilogram başına 30 Frank'tan hangisi yüksekse o değere göre sınırlandırılmıştır. 1979 Değişiklik Protokolü ile ise, Lahey-Visby Kuralları'nda sorumluluğun sınırlandırılmasında kullanılan para birimi değiştirilmiş ve taşıyıcının sorumluluğu koli - parça başına 666.67 ÖÇH veya kilogram başına 2 ÖÇH'den hangisi yüksekse o değere göre sınırlandırılmıştır. 1979 Değişiklik Protokolü ile taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasında Lahey-Visby Kuralları'nda öngörülen ulusal para biriminden, uluslararası para birimine geçilmesi, taşıyıcının uluslararası sorumluluğunun kapsamının belirlenmesinde önemli bir gelişmedir.

Lahey Kuralları uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasında sadece koli ve parça birimleri esas alınırken, Lahey-Visby Kuralları'nda kilogram

[63] Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) IMF tarafından 1970 yılında yaratılan özel bir uluslararası rezerv aracıdır. ÖÇH, ulusal paraların dalgalanmaya bırakıldığı bir dönemde büyük ölçüde değerini koruyan bir para niteliğine sahip olduğu için uluslararası mali işlemlerde önemli bir hesap birimi görevi yapmaktadır (Seyidoğlu, 2007: 784).

esası da düzenlenmiş ve yapılacak ikili hesaplamada yüksek çıkan birimin, sorumluluğun sınırının belirlenmesinde esas alınacağı düzenlenmiştir. Lahey-Visby Kuralları, Lahey Kuralları'ndan farklı olarak koli ve parçanın neyi ifade etmekte olduğunu da açıklamakta ve 4/5c maddesinde "*yükleri gruplandırmak için konteyner, palet veya benzer herhangi bir cihaz kullanılmışsa, konşimentoda bu cihaza dâhil şekilde zikredilmiş her birimin bu kurallar hükümlerine göre bir koli veya parça sayılacağını*" belirtmektedir.

Lahey Kuralları kayıp ve hasara ilişkin olarak talep edilebilecek tazminatın hesaplanma usulüne ilişkin hükümler içermemekteydi[64]. Ancak, Lahey-Visby Kuralları'nın 4. maddesi uyarınca değer tespitinin nasıl gerçekleşeceği düzenlenmiştir (Wit,1995: 86). Lahey-Visby Kuralları'nda değer tespiti yapılırken; (i) yüklerin sözleşmeye göre boşaltıldıkları ya da boşaltılmaları gereken gün ve yerdeki değerlerinin esas tutulacağı, (ii) bu şekilde değer tespiti yapılamıyor ise borsa rayicinin, (iii) yoksa cari piyasa fiyatının veya (iv) her ikisinin bulunmaması durumunda aynı bünye ve nitelikteki yüklerin mutad değerinin dikkate alınacağı belirtilmektedir.

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden faydalanması Lahey-Visby Kuralları'nın 4/5. maddesi ile sınırlandırılmış ve "*taşıyıcının ister zarar vermek niyeti ile ister fütursuzca bir davranışla fakat her halükarda bir zarar doğacağı bilinci içinde yaptığı bir hareket veya gösterdiği ihmaliyle zararın doğması durumunda, sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacağı*" düzenlenmiştir.

3.4.3.2.5. Lahey-Visby Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Sigorta himayesine ilişkin olarak Lahey-Visby Kuralları'nda yer alan tek hüküm, Lahey Kuralları paralelinde, Lahey-Visby Kuralları'nın 3/8. maddesi

[64] Hague Kuralları tazminat hesabını düzenlemese de, daha sonra Hague-Visby Kuralları'nda açıkça yer alan "piyasa değeri kuralı" doğrultusunda Hague Kuralları uyarınca yapılacak tazminat hesabının; (i) hasar durumunda eşyanın varma yerindeki ve boşaltmanın gerçekleştiği / gerçekleşmesi gereken tarihteki piyasa değeri esas alınarak eşyanın hasarlı ve hasarsız haldeki değerleri arasındaki fark, (ii) kayıp durumunda ise eşyanın hasarsız değeri esas alınarak yapılması gerektiği belirtilmektedir (Şamlı, 2008: 134).

uyarınca getirilen ve "*taşıma sözleşmesinde yer alarak taşıyıcının sigorta himayesinden yararlanacağını belirten şart, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir şart olarak değerlendirilmekte ve geçersiz sayılmaktadır*" hükmüdür. Lahey Kuralları düzenlemesine paralel olarak hazırlanan bu hüküm taşıyıcının sorumluluk sigortası himayesinin taşıma sözleşmesinde yer almasını engellemekte, ancak taşıma sözleşmesinde atıfta bulunulmaması kaydıyla bu himayeye engel olmamaktadır. Bu hükmün, taşıyıcının, sorumluluk sigortası himayesinin vereceği rahatlıkla üzerine düşen yükümlülükleri ifada özen göstermeyeceği endişesi ile ve yük ilgilisinin tek muhatabının taşıyıcı olması amacıyla getirildiği değerlendirilmektedir. Lahey-Visby Kuralları'nda, taşıyıcının, sorumluluk sigortası himayesi tesisi zorunluluğuna ilişkin bir düzenleme ise bulunmamaktadır.

3.4.3.3. Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları)

Lahey Kuralları'nda Lahey-Visby Kuralları ile getirilen değişikliklerin radikal olmadığı ve bu nedenle ihtiyacı karşılamak noktasında yetersiz kaldığı yukarıda belirtilmişti. UNCITRAL'in çalışmaları neticesinde, denizyolu taşımasına ilişkin hukuki reformun Lahey-Visby Kuralları'nda olduğu gibi ek bir protokol ile değil, tamamen yeni bir uluslararası sözleşme ile gerçekleştirilmesinin daha uygun olacağı düşüncesi ile hazırlanan taslak, 06.03.1978 tarihinde Hamburg'da toplanan "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Konferansı"nda kısaca Hamburg Kuralları olarak da anılan "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi" adı altında kabul edilmiştir (Lee, 2002: 245). Selvig (1981: 305) bu kuralların, taşıma risklerinin yük ilgilileri ve taşıyıcılar arasında dengeli bir şekilde dağılımını gerçekleştirmek suretiyle hazırlandığını ifade etmektedir. Lee (2002: 245) de, kuralların, Lahey Kuralları'nın 1924'de kabul edildiği tarihten bu yana, taşıma risklerini gemi ilgilileri ve yük ilgilileri arasında gerçek anlamda dağıtan ilk düzenleme olduğunu belirtmektedir.

Denizyolu taşımasına ilişkin olarak hazırlanan üçüncü uluslararası sözleşme olan Hamburg Kuralları, 01.11.1992'de yürürlüğe girmiş ve Türkiye tarafından

onaylanmamıştır[65]. Gelişmekte olan ülkeler, diğer uluslararası konferanslarda olduğu gibi Hamburg konferansında da üçte ikiye varan sayısal çoğunluklarıyla antlaşma hükümlerinin belirlenmesinde etkili olmuştur (Yazıcıoğlu, 2000a: 8). Bunun yanısıra, denizyolu taşımacılığı açısından önem arz eden İskandinavya ve Çin[66] gibi bazı gelişmiş ülkeler, her ne kadar Lahey ve Lahey-Visby sisteminden vazgeçmek istemeseler de, mümkün oldukça iç hukuklarını Hamburg Kuralları sisteminin getirdiği değişiklikler doğrultusunda geliştirmişlerdir (Kozuka, 2003: 262). Kanada, ABD ve Fransa gibi başka bazı devletler de bu eğilimi taşımaktadırlar.

Konşimento maddeleri üzerine temellenen ve daha az sistematik bir yapısı olan Lahey Kuralları'nın aksine, Hamburg Kuralları gerek yapısal açıdan gerekse kavramların seçiminde Kara Avrupası hukuk sisteminin somut kanun yapma metodu takip edilerek kaleme alınmıştır (Şamlı, 2008: 106).

Schoenbaum'a (2004: 569) göre Hamburg Kuralları'nın önemli ve ilginç yanı yüklerin taşınması masraflarının azaltılmasına neden olacak düzenlemeler içermesidir. Hamburg Kuralları, yürürlüğe girdiği döneme kadar denizyolu taşıma sistemini düzenleyen uluslararası hukuk normlarına kıyasen en yeknesak sorumluluk rejimini[67] yaratmakla; (i) yargılamaların daha kolay[68] ve hızlı yapılmasını sağlayarak yargılama masraflarını ve (ii) sigorta maliyetlerini azaltmaktadır. UNCTAD (1991: 4) da, "*Hamburg Kuralları ve Çoklu Taşıma Sözleşmesi'nin Yürürlüğe Girişinin*

[65]Türkiye Hamburg Kuralları'nı onaylamamış olsa da etkileri 6102 sayılı TTK'da görülmektedir. Nitekim 6102 sayılı TTK taşıyıcının sorumluluğunun süresi ve kapsamını düzenleyen 1178. maddesinde, taşıyıcının sorumsuzluk şartını düzenleyen 1192. maddesinde ve taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasını düzenleyen 1186. maddesinde Hamburg Kuralları'na paralel düzenlemelere yer vermiştir. Her üç hüküm de taşıyıcının yükün zıya ya da hasarından olduğu kadar gecikmeden doğan zararlardan da sorumlu olduğu üzerinde durmaktadır (Akan, 2007: 27).

[66] Çin Deniz Ticaret Kanunu'nda yer alan; taşıyıcının emredici sorumluluk sürecinin "limandan limana" (port to port) belirlendiği, taşıyıcının gecikme zararlarından da sorumlu tutulduğu, akdi taşıyıcı kavramına yer verildiği ve akdi taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin fiili taşıyıcıya da uygulanabileceğinin belirtildiği düzenlemeler, Çin iç hukukunda Hamburg Kuralları'ndan esinlenilmiş olduğunun göstergeleridir (Kozuka, 2003: 262).

[67] Hamburg Kuralları'nda yeknesaklık amacının taşındığının en somut göstergesi, bu amacın Hamburg Kuralları'nın 3. maddesinde; "*bu sözleşme hükümlerinin yorumunda ve uygulanmasında uluslararası niteliği ve birleştirmeyi sağlama zorunluluğu dikkate alınır*" denilmek sureti ile açıkça yer almasıdır.

[68]Taşıyıcının sorumluluğunun yeknesaklaştırılmasının yanısıra yük ilgilisine, somut taşımanın gerçekleştiği ülkelerden herhangi birinde dava açabilme hakkı tanınması, Hamburg Kuralları'nın yargılamanın kolay ve hızlı şekilde gerçekleştirilebilmesine ilişkin önemli düzenlemelerindendir. Nitekim Hague Kuralları'nda yargılamaya ilişkin hiçbir hüküm bulunmadığından, Hague Kuralları uyarınca donatanlar yargılamaya ilişkin hükümleri kendi istekleri doğrultusunda konşimentolarında belirlemektedir (UNCTAD, 1991: 75). Hamburg Kuralları ise 21. maddesinde davacının; (i) davalının ticari işletmesinin merkezinin ya da ikametgâhının bulunduğu yer, (ii) taşıma sözleşmesinin yapıldığı yer, (iii) yükleme limanı veya (iv) taşıma sözleşmesinde bu amaçla belirtilen herhangi bir yerden birinde davasını ikame edebileceği açıkça düzenlemiştir.

Ekonomik ve Ticari Etkileri" başlıklı raporunda, Hamburg Kuralları ile Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'na göre yeknesaklık amacına daha çok yaklaşıldığını ve sigorta maliyetlerinin rücu mekanizması devreye sokulmak sureti ile azaltıldığını belirterek, kuralların olumlu ekonomik etkilerinden bahsetmektedir.

Sturley (1993: 121) ve Williams (1978: 251) ise, Hamburg Kuralları'nın sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerinin yorumlanmasında ortaya çıkacak uyuşmazlıkların açılacak dava sayısını arttırması nedeni ile kuralların taşıyıcılar açısından taşıma maliyetlerini arttırabileceğini değerlendirmişlerdir. Selvig (1981: 312) ve Lee (2002: 255) de, Hamburg Kuralları'nın yük sigortasına duyulan ihtiyacı kaldırmadığını, taşıyıcının sorumluluğunun kusur ve ihmale dayalı olduğunu ve yük sahibinin engellenemeyen kazalara ilişkin olarak koruma altına alınma ihtiyacı duyduğunu belirterek, sigorta maliyetlerinin Hamburg Kuralları'nda da devam ettiğini ifade etmişlerdir.

Wit (1995: 89), Hamburg Kuralları'nın birçok maddesinin, MTC'nin hazırlanmasında esas alındığını belirtmektedir. Hamburg Kuralları ile MTC hükümleri arasında sık benzerlikler tespit edilmekte ve bu durum, Hamburg Kuralları'na çoklu taşıma sistemine uygulanabilecek en uygun tekli taşıma sistemi düzenlemesi olma özelliği kazandırmaktadır.

3.4.3.3.1.Hamburg Kuralları'nın Uygulama Alanı

Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın 10. maddelerinde, kuralların sadece konşimentolu taşımalara uygulanabileceği belirtilmektedir. Ancak, konşimento düzenlenmesinin giderek daha az tercih edilmesi nedeni ile Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanı da zamanla daralmıştır (Şamlı, 2008: 107). Yaşanan bu gelişmeler karşısında, denizyolu taşıma sistemini düzenleyen bu yeni normun, öncelikle uygulama alanı ve konşimento düzenleme zorunluluğuna ilişkin uygulamaları değiştirmesi gerekli hale gelmiştir.

Hamburg Kuralları'nın 2. maddesi uyarınca bu kuralların; "*navlun sözleşmesinde belirtilen yükleme ve boşaltma limanlarından birinin kurallara taraf devletlerden birine ait olması durumunda"* ya da "*konşimento ya da navlun sözleşmesinin kurallara taraf devletlerden birinde düzenlenmiş olması durumunda*"

ya da "*navlun sözleşmesi ya da konşimentoda kuralların ya da başka bir devlet hukukunun uygulanacağının taraflarca kararlaştırılmış olması durumunda"* uygulanabileceği düzenlenmiştir. Buna göre navlun sözleşmesinde[69] öngörülen yükleme veya boşaltma limanlarından birinin veya fiili boşaltma limanının -navlun sözleşmesinde öngörülen seçimlik boşaltma limanlarından biri olması kaydıyla- bir akit devlet ülkesinde bulunması şarttır (Şamlı, 2008: 110). Uygulama alanını düzenleyen bu maddeden açıkça anlaşıldığı üzere, Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'ndan farklı olarak, konşimento düzenlenmesine gerek bulunmamaktadır. Bu durumun, limanlarda konşimento beklenmesine gerek kalmaksızın yükün teslimini sağlayacak elektronik belgelerin kullanımını yaygınlaştırdığı değerlendirilmektedir.

Hamburg Kuralları, Lahey-Visby Kuralları paralelinde, Lahey Kuralları'nda varolan bir başka boşluğu da doldurmuş ve kuralların sadece uluslararası taşımalara uygulanabileceğini açıkça düzenlemiştir. Bu bakımdan sözleşmenin tarafları ya da geminin tabiiyetinin etkisi ve önemi yoktur (Yazıcıoğlu, 2000a: 57). Bunun yanısıra, Hamburg Kuralları'nın 29. maddesinde taraf devletlerin antlaşma hükümlerine çekince koymalarına imkân verilmemiş ve böylece, Lahey Kuralları'nın aksine, taraf devletlerin Hamburg Kuralları'nı değiştirerek iç hukuklarına almalarına imkân tanınmamıştır (Şamlı, 2008: 109). Zira kaynağını konşimento klozlarından alan Lahey Kuralları, pek çok akit devlet tarafından değiştirilerek iç hukuka alınmış ve sonuçta, antlaşma hükümlerini esas alan ulusal hukuklar arasında önemli farklılıklar meydana gelmiştir (Yazıcıoğlu, 2000a: 8). Dolayısıyla, Hamburg Kuralları'na getirilen bu hükmün, yeknesaklık sağlanması noktasında önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın 1. maddelerinde yük kapsamına canlı hayvanlar dâhil edilmezken, Hamburg Kuralları'nın 1/5. maddesinde yük kapsamına canlı hayvanlar açıkça dahil edilmektedir. Yine bunun gibi, Lahey Kuralları, güvertede taşınan yükleri yük tanımı kapsamına dahil etmemişken, Hamburg Kuralları güverte taşımasında taşıyıcının sorumluluğunu 9. maddesi ile düzenlemiştir.

[69] Navlun sözleşmesi, Hamburg Kuralları'nın 1/6. maddesi uyarınca; "*navlun karşılığında taşıyıcının denizyolu ile ya da denizyolu ve bunun yanında başka bir taşıma sistemi aracılığı ile malları bir limandan diğerine taşımayı üstlendiği sözleşme*" olarak tanımlanmıştır.

Çoklu taşımanın gelişmekte olduğu bir dönemde Hamburg Kuralları, Lahey-Visby Kuralları paralelinde, 1/5. maddesinde "*yükün topluca içine konulduğu bir konteyner, bir palet veya benzeri bir taşıma biriminin*[70] *veya eşyanın ambalajının da, yükleten tarafından sağlandığı takdirde, yük kapsamına gireceğini*" belirterek, konteynerleri de yük kavramı içerisine dahil etmiş ve çoklu taşımanın belkemiği olan konteynerleri Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına dâhil etmiştir.

Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına ilişkin olarak çalışma açısından önem arz eden bir hükmü de kuralların 1/6. maddesinde yer almaktadır. Navlun sözleşmesinin tanımlandığı bu maddede denizyolu taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren sözleşmenin, denizyolu taşımasına ilişkin olduğu nispette Hamburg Kuralları anlamında denizde eşya taşıma sözleşmesi sayılacağı belirtilmiştir (Yazıcıoğlu, 2000a: 34). Bu şekilde bir çoklu taşımaya ilgili maddede yer alan şartların varlığı durumunda Hamburg Kuralları'nın uygulanabilirliği mümkün kılınmıştır.

3.4.3.3.2. Hamburg Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı

Uygulama alanında konşimento düzenleme gerekliliğinin kaldırılması ve canlı hayvanların da yük kavramı içerisine dâhil edilmesi gibi değişikliklerin yanısıra, Hamburg Kuralları taşıyıcı kavramı ve sorumluluğuna ilişkin olarak da Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'na göre radikal değişiklikler getirmiştir. Hamburg Kuralları'nın getirdiği en önemli yeniliklerden biri taşıyıcı kavramını, çoklu taşıma sisteminde çoklu taşımayı üstlenen işleticinin taşıdığı sıfatlara, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'na kıyasen, daha uygun düşecek şekilde sınıflandırmasıdır. Nitekim Hamburg Kuralları'nın 1/1. maddesi uyarınca taşıyıcı; "*bir gönderen ile bizzat navlun sözleşmesi akdeden veya adına navlun sözleşmesi akdedilen kişi"* iken, 1/2. maddesi uyarınca fiili taşıyıcı; "*bir taşımanın ifası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen tüm diğer kişiler*" olarak tanımlanmıştır. Hamburg Kuralları doğrultusunda "taşıyıcı" olarak ifade edilen ve

[70] "Benzeri taşıma birimi", ekonomik değer taşıyan, birçok kez kullanıma elverişli olan ve yükleme, boşaltma, istif gibi taşıma işlerini kolaylaştıracak şekilde eşyanın bir araya getirilmesi amacı ile kullanılan kapları ifade etmektedir (Yazıcıoğlu, 2010: 162).

navlun sözleşmesinin tarafı olan kişi, karışıklığa mahal vermemek açısından çalışmada "akdi taşıyıcı" olarak ifade edilmektedir. Sözleşmesel ilişki içerisine girmeyerek fiilen taşımanın gerçekleşmesini sağlayan kişi ise, kurallar ile açıkça "fiili taşıyıcı" olarak düzenlenmektedir.

Hamburg Kuralları'nın 10/1. maddesi uyarınca; "*taşımanın veya taşımanın bir kısmının fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, böyle bir uygulamanın denizyolu ile taşıma sözleşmesinin tanıdığı bir hakka dayanılarak yapılıp yapılmadığına bakılmaksızın, taşıyıcı taşımanın tamamından sorumludur. Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma için, taşıyıcı, fiili taşıyıcının ve görev sınırları içinde olmak üzere adamlarının ve temsilcilerinin eylem ve ihmallerinden sorumludur*" denilmekle, akdi taşıyıcının, taşımanın tamamı ya da bir kısmı fiili taşıyıcıya bırakılsa dahi, taşımanın tamamından sorumlu olduğu düzenlenmektedir.

Hamburg Kuralları'nın 10/4. maddesi "*taşıyıcı ve fiili taşıyıcı müteselsilen sorumludur*" demek sureti ile fiili taşıyıcının, üstlendiği taşımanın belirli kısmına ilişkin olarak kusuruyla ortaya çıkan zarardan akdi taşıyıcı ile birlikte müteselsilen sorumlu olduğunu düzenlemiştir. Ancak akdi taşıyıcıya atfedilen bu sorumluluk sınırsız değildir. Hamburg Kuralları'nın 11. maddesi, taşımanın belli bir kısmının akdi taşıyıcıdan farklı bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğinin navlun sözleşmesinde açıkça öngörülmüş olması durumunda, yüklerin bu taşıyıcının muhafazasında olduğu süre boyunca, akdi taşıyıcının yüke ilişkin sorumluluğunun kaldırılabileceğini düzenlemiştir. Maddenin devamında bu durumun istisnası da belirtilmiş ve "*yetkili olan mahkemede fiili taşıyıcı aleyhine takibat yapılamadığı durumlarda, akdi taşıyıcı lehine konulan sorumsuzluk kaydının hükümsüz olacağı*" düzenlenmiştir. Dolayısıyla, Hamburg Kuralları uyarınca, sözleşmede açıkça kararlaştırılmış olması ve fiili taşıyıcı aleyhine dava açılabilmesi şartıyla, fiili taşıyıcının kusuru nedeni ile ortaya çıkan zarardan akdi taşıyıcı sorumlu tutulmayabilmektedir.

Hamburg Kuralları'nın akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı arasındaki sorumluluk dağılımını düzenleyen 10. ve 11. maddeleri birlikte yorumlandığında aşağıdaki "*Kural ve İstisna"* zinciri ortaya çıkmaktadır:

- Kural 1 : Akdi taşıyıcı, *taşımanın tamamından sorumludur* (Hamburg Kuralları'nın 10/1. maddesi, 1. cümlesi uyarınca).
- Kural 2 : Akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşımada, görev sınırları içerisinde olmak kaydı ile *fiili taşıyıcının, adamlarının ve temsilcilerinin eylem ve kusurlarından sorumludur* (Hamburg Kuralları'nın 10/1. maddesi, 2. cümlesi uyarınca).
- Kural 2'nin İstisnası : Navlun sözleşmesinde taşımanın belirli bir bölümünün taşıyıcıdan başka ve ismen belirlenmiş bir fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğinin açıkça öngörülmesi durumunda, *akdi taşıyıcı taşımanın bu bölümü sırasında oluşabilecek zarara ilişkin olarak sorumluluktan muaf tutulabilir* (Hamburg Kuralları'nın 11/1. maddesi, 1.cümlesi uyarınca).
- İstisnanın İstisnası : Fiili taşıyıcı aleyhine Hamburg Kuralları'nın 21. maddesi ile belirtilen yerlerde takibat yapılamayacağı takdirde *akdi taşıyıcı lehine kararlaştırılacak muafiyet şartı hükümsüzdür* (Hamburg Kuralları'nın 11/1. maddesi, 2. cümlesi uyarınca).
- Kural 3 : Fiili taşıyıcı, gerçekleştirdiği taşımanın tamamından, Hamburg Kuralları'nın akdi taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak düzenlediği tüm maddeler uyarınca akdi taşıyıcıyla birlikte müteselsilen sorumludur (Hamburg Kuralları'nın 10/2. maddesi, 1. cümlesi uyarınca).

Hamburg Kuralları'nın çoklu taşımaya uygulanabildiği durumlarda, ortaya çıkan zararın tamamının; bir yönüyle akdi taşıyıcı olan çoklu taşımayı üstlenen işleticiden ve gerekli şartları taşıması durumunda da müteselsil sorumluluk esasına göre fiili taşıyıcıdan tahsil edilebileceği değerlendirilmektedir. Bunun yanısıra, yine bu kurallar ve istisnalar zinciri uyarınca, bir yönüyle akdi taşıyıcı olan çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun Hamburg Kuralları'nın 11. maddesi uyarınca kaldırılabileceği de açıktır. Ancak, yük ilgilisi ile herhangi bir sözleşmesel ilişki içerisinde bulunmayan fiili taşıyıcının, müteselsilen veya akdi taşıyıcı lehine yapılan

bir sorumsuzluk anlaşması bulunması durumunda, tek başına yük ilgilisinin tahsil talebini karşılamasına mahal veren Hamburg Kuralları'nın 10/4. maddesinin, sözleşmenin nisbiliği[71] (privity of contract doctrine) ilkesine ve bu şekilde sadece sözleşme tarafı olan kişilerin sözleşme ile bağlı olması gereğine aykırı olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim çalışmanın ilerleyen bölümlerinde incelenen MTC'nin 14 vd. maddeleri uyarınca, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; taşımanın tamamından sorumlu tutularak fiili taşıyıcıya kusuru ölçüsünde rücu etme hakkını haiz olduğu ve yük ilgilisinin zararını karşılamada tek muhatap olduğu düzenlenmiştir.

Hamburg Kuralları'nın 4. maddesi ile düzenlenen "limandan limana" (port to port) prensibi uyarınca, taşıyıcının emredici sorumluluğu, yükleri yükleme limanında teslim aldığı an ile boşaltma limanında teslim ettiği an arasında tesis edilmiş ve bu şekilde sorumluluk süresi Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'na göre uzatılmıştır. Bu şekilde Hamburg Kuralları ile tesis edilen sorumluluk rejimi, liman terminal işlemlerini de kapsar duruma gelmiştir. Yükün yükleme limanında teslim alındığı an ile gemiye bindirildiği an arasında zarar görmesi durumunda Lahey ve Lahey-Visby Kuralları uyarınca taşıyıcının emredici sorumluluğu tesis edilemez iken, Hamburg Kuralları uyarınca taşıyıcının emredici sorumluluğu tesis edilebilecektir. Lee (2002: 251), Hamburg Kuralları uyarınca taşıyıcının emredici olarak sorumlu olduğu sürecin bu şekilde arttırılmasını, aynı dönemde hazırlanan MTC'ye aykırılık taşımama amacına dayandırmaktadır. Bunun yanısıra, taşıyıcının Hamburg Kuralları'na göre sorumluluğu, eşya onun muhafazası altında bulunduğu sürece yani taşıyıcı tarafından teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar geçen sürede, devam eder (Yazıcıoğlu, 2000a: 86).

Hamburg Kuralları ile ayrıca taşıyıcının, kayıp[72] ve hasarın yanısıra geç teslimden[73] doğan sorumluluğu da emredici sorumluluk kapsamına alınmıştır.

---

[71] Hem Kara Avrupası (continental law) hem de Anglo-Sakson (common law) hukuk sistemlerinde yer alan ve tamamen mantığa dayanan bu ilke; sözleşmelerin sadece onların tarafı olan kişileri bağlayarak onlar üzerinde sonuç doğuracağını ve bu sözleşmenin tarafı olmayan kişilerin ise bu sözleşmelerin hükümlerinden hiçbir şekilde yararlanamayıp bu hükümler doğrultusunda menfaatlerine halel getirilemeyeceğini ifade etmektedir (Wit, 1995: 440).

[72] Hamburg Kuralları'nın 5/3. maddesi uyarınca; "*hak sahibi, 5/2. madde uyarınca teslim süresinin sona ermesinden itibaren aralıksız 60 gün içinde 5/4. maddede yazılı olduğu şekilde teslim olunmayan eşyayı kaybolmuş (zayi) sayabilir*" denilmektedir.

[73] Hamburg Kuralları'nın 5/2. maddesi uyarınca; "*teslimde gecikme, denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi ile öngörülmüş boşaltma limanında açıkça kararlaştırılan süre içerisinde veya böyle bir*

Hamburg Kuralları uyarınca taşıyıcı gerek yükleme limanında, gerek taşıma sırasında ve gerekse boşaltma limanında, yük muhafazası altında iken, yükte meydana gelen hasar, kayıp ve gecikmeden sorumludur (Akan, 2007: 22). Bu sorumluluk Hamburg Kuralları'nın 5/7. maddesi uyarınca; taşıyıcının sadece kendisinin değil, kendi adamlarının ve temsilcilerinin de kusur ve ihmallerini kapsar şekilde düzenlenmiştir. Ancak Hamburg Kuralları'nda eşyanın kayıp ve hasara uğramasından ne anlaşılmak gerektiği belirtilmemiş, fakat hangi halde teslimde gecikmenin söz konusu olduğu hüküm altına alınmıştır (Yazıcıoğlu, 2000a: 74).

Hamburg Kuralları'nın 5. maddesi uyarınca, taşıyıcının sözleşmesel yükümlülükleri, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nda yer alan "yüke özen" ve "geminin başlangıçta denize elverişli halde bulundurulması" yükümlüklerinden çok farklı bir şekilde düzenlenmiştir (Cleton, 1980: 14; Wei, 1999: 48). Hamburg Kuralları'nda taşıyıcının "yüke özen" ve "geminin başlangıçta denize elverişli halde bulundurulması" yükümlülüklerine özel olarak yer verilmeyerek, sorumluluğunun genel kapsamı; sorumlu olduğu süre içerisinde kendisi, adamları veya temsilcilerinin muhafazası altında bulunan yükün hasara uğraması, kaybı ya da geç teslimi olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla Lahey ve Lahey-Visby Kuralları uyarınca taşıyıcının sorumluluğu ancak yükte oluşan kayıp ya da hasarın "yüke özensizlik" ya da "geminin yolculuğun başlangıcında denize elverişsiz halde bulundurması"ndan kaynaklanması halinde oluşurken, Hamburg Kuralları'nda yükte oluşan hasar, kayıp ve yükün geç tesliminin, bu yükümlülüklerin ihlali sonucu oluşması şartı aranmaksızın taşıyıcının sorumlu tutulacağı düzenlenmiştir.

Hamburg Kuralları, geminin teknik idaresi ve sevkine ilişkin kusuru (teknik kusur) ve taşıyıcının şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangını, taşıyıcının sorumluluktan muafiyet nedenlerinden kaldırmıştır. Yazıcıoğlu (2000a: 67), bu iki değişikliğin Hamburg Kuralları ile mevcut sorumluluk sisteminde yapılan en önemli değişiklik olduğunu ifade etmektedir. Selvig (1981: 310), bu iki nedenin sorumluluktan muafiyet nedenleri arasından kaldırılmasıyla, taşıyıcıların sorumluluk seviyesinin yükseltilmiş olduğunu ve bunun deniz sigortası sektörüne doğrudan etkisinin, yük ilgilerinin P&I Kulüpleri'ne rücu oranının artmasıyla ortaya çıkacağını değerlendirmektedir. Wit (1995: 90) ise teknik kusura ilişkin muafiyet nedeninin

---

anlaşma yoksa özenli bir taşıyıcıdan olayın özellikleri dikkate alınarak istenebilecek makul süre içerisinde eşyanın teslim edilmemiş olması durumunda vardır" denilmektedir.

1924 yılında anlaşılabilir olduğunu ancak, modern gemi ve seyrüsefer gelişmeleri karşısında yeri olmadığını belirterek, gerçekleştirilen bu değişikliğin haklı olduğunu ifade etmektedir. Nitekim birçok farklı devletin mahkemeleri de teknik kusur savunmasının, işverenlerin, çalışanlarının fiillerinden dolayı sorumluluğuna ilişkin genel kural ile çatıştığını tespit etmekte ve bu savunmanın uygulanabilirliğini önlemeye çalışmaktadır (Faria, 2009: 299).

Teknik kusur ve yangının taşıyıcının sorumluluk muafiyetinden tamamen kaldırılması noktasında, yangından doğan zararlara ilişkin olarak Hamburg Kuralları'nda yer alan özel bir düzenlemeye yer vermek gerekmektedir. Nitekim Hamburg Kuralları uyarınca yangın artık, taşıyıcının muafiyet nedenlerinden olmasa da ispat külfetini yük ilgilisine yükleyen bir sorumluluk sebebidir (Selvig, 1981: 306; Schoenbaum, 2004: 572). Hamburg Kuralları'nın 5/4a maddesi "(*i) yangının taşıyıcının, adamlarının veya temsilcilerinin kusur veya ihmalinden doğduğunun ve (ii) yangını söndürmek ve önlemek veya sonuçlarını hafifletmek için başvurulması makul olan gerekli önlemleri almakta taşıyıcının, adamlarının veya temsilcilerinin kusurlarının bulunduğunun*" yük ilgilisi tarafından kanıtlanması durumunda, taşıyıcının sorumlu olduğunu düzenlemektedir. Dolayısıyla yangın zararlarının, taşıyıcının diğer sorumluluk sebeplerinden tek farkı, ispat yükünün taşıyıcı lehine yük ilgilisine bırakılmasıdır.

Lahey ve Lahey-Visby Kuralları canlı hayvan taşımasını, canlı hayvanı yük olarak kabul etmeyerek uygulama alanı kapsamına almazken, Hamburg Kuralları canlı hayvan taşımasını kendisine özgü muafiyet nedenine sahip ve yangın zararı gibi ispat külfetini taşıyıcı lehine yük ilgilisine yükleyen bir sorumluluk sebebi olarak düzenlemiştir. Hamburg Kuralları'nın 5/5. maddesiyle; "*canlı hayvan taşınması durumunda, canlı hayvanın böyle bir taşımaya ait özel risklerden doğan kaybı, hasarı veya geç tesliminden taşıyıcı sorumlu olmaz. Eğer taşıyıcı yükletenin kendisine hayvanlar hakkında verdiği talimata uygun hareket ettiğini ve olayın ortaya çıktığı koşullara göre kayıp, hasar veya geç teslimin bu gibi özel risklere atfedilebileceğini kanıtlarsa kayıp, hasar veya geç teslimin böyle bir nedenle doğduğu karine olarak kabul edilir, meğerki kayıp, hasar veya geç teslim zararlarının tamamen veya kısmen taşıyıcının, adamlarının veya temsilcilerinin kusur veya ihmalinden doğduğu kanıtlansın*" denilmek sureti ile taşıyıcının canlı

hayvan taşımasından sorumlu olduğu, ancak zararın hayvana ait özel riskler nedeni ile ya da taşıtanın talimatlara uygun hareket etmesine rağmen gerçekleştiğini kanıtlaması durumunda bu sorumluluktan muaf tutulabileceğini ve hatta bu muafiyetin aksinin yük ilgilisi tarafından ispat olunabileceği düzenlemiştir.

Lahey Kuralları uyarınca düzenlenmeyen güvertede yük taşıması da, Hamburg Kuralları uyarınca düzenlenen sorumluluk rejiminden hariç tutulmamıştır (Wei, 1999: 50). Hamburg Kuralları'nın 9. maddesi; "*taşıyıcı, yükü güvertede taşımaya ancak yükleten ile arasında bu yolda (i) anlaşma varsa veya (ii) böyle bir taşıma ticari teamüllere uygunsa veya (iii) yürürlükteki nizamlar bunu emrediyorsa ya da (iv) taşıyıcı ile yükleten bu konuda anlaşmış, ancak konşimentoda belirtilmemişse yetkilidir*" demekle, güvertede yük taşımasını düzenlemiştir. Bu noktada, eşyanın Hamburg Kuralları'nın 9/1. maddesine uygun olarak güvertede taşınmasının, taşıyıcının yüke özen gösterme ve zamanında taşıma yükümlülüğünü ortadan kaldırmayacağı belirtilmelidir (Yazıcıoğlu, 2000a: 110). Dolayısıyla, yükün güvertede taşınmasının caiz olduğu yukarıdaki durumlarda, taşıyıcı, münhasıran taşıma şeklinden kaynaklanan zararlardan Hamburg Kuralları uyarınca sorumlu olmamakta, ancak yüke özen borcunun devam etmektedir (Şamlı, 2008: 132). Hamburg Kuralları'nın 9/3. maddesine göre eşyanın güvertede taşınması caiz değilse veya taşıyıcı eşyanın güvertede taşınmasına dair gönderenle arasındaki anlaşmaya dayanma hakkından yoksun ise, taşıyıcı, güvertede taşımadan ileri gelen kayıp, hasar ve geç teslimden sorumludur (Yazıcıoğlu, 2000a: 111).

Hamburg Kuralları'nın 5/7. maddesi uyarınca, taşıyıcının sorumluluğunun kısmi olması ve harici bir nedenle birleşmesi durumunda, taşıyıcının zararın yalnız belirtilen kusur ve ihmale atfedilebilen kısmı ölçüsünde sorumlu olacağı düzenlenmiştir.

Taşıyıcının, Hamburg Kuralları uyarınca tesis edilen sorumluluğu belirli sürelere tabidir. Gönderilen, Hamburg Kuralları'nın 19/1. maddesi uyarınca gözle görülür hasarlar için en geç yükleri teslim aldığı günü takip eden işgünü ve hasarın haricen belirli olmadığı durumlarda ise yükleri teslim aldığı tarihten itibaren aralıksız olarak hesaplanacak 15 gün içinde hasara ilişkin ihbarda bulunmalıdır. Yükler, gönderilene teslim sırasında bulunduğu hal bakımından taraflarca beraber teftiş ve muayene edilmişse, bu esnada tespit olunan kayıp ve hasar bakımından ihbara gerek

bulunmadığı da aynı maddenin 3. fıkrası uyarınca düzenlenmektedir. Hamburg Kuralları'nın 19/5. maddesi ise gönderilenin, yükün kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız 60 gün içinde taşıyıcıya yazılı olarak bildirimde bulunmadıkça teslimdeki gecikmeden doğan zararlar için hiçbir tazminat talep edemeyeceğini belirtmektedir.

Hamburg Kuralları'nın 20/1. maddesi uyarınca "*denizyolu taşıması ile ilgili her dava, iki yıl içinde mahkemeye veya tahkime başvurulmadıkça zamanaşımına uğrar*" denilmekle, dava zamanaşımı süresi Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'na kıyasen taşıyıcı aleyhine uzatılmıştır.

3.4.3.3.3. Hamburg Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti

Hamburg Kuralları'nın 5/1. maddesi uyarınca taşıyıcı kayıp, hasar veya teslimde gecikmeye sebebiyet veren olay ve sonuçlarını önlemek üzere alınması makul surette beklenebilecek olan bütün tedbirlerin kendisi, adamları veya görevlileri tarafından alınmış olduğunu kanıtlarsa, eşyanın kayıp veya hasara uğraması ya da gecikme ile teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir (Yazıcıoğlu, 2000a: 94).

Faria (2009: 298), Lahey Kuralları uyarınca taşıyıcının sorumluluktan muafiyet nedenlerini içeren uzun listenin, Hamburg Kuralları uyarınca yerini üç ana muafiyet nedenine bırakmış olduğunu ve bunların; (i) taşıyıcının zararı önlemek için makul surette beklenebilecek olan bütün tedbirlerin alınmış olduğunu ya da (ii) hasar, kayıp ya da gecikmenin yangın nedeni ile gerçekleşmiş olduğunu veya (iii) hasar, kayıp veya gecikmenin denizde can veya yük kurtarmaya ilişkin girişimler sonucunda gerçekleşmiş olduğunu ispatladığı durumlar olduğunu belirtmiştir. Nitekim Hamburg Kuralları'nın 5/6. maddesi uyarınca taşıyıcı, denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden ve mal kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen kayıp, hasar veya geç teslimden sorumlu değildir (Yazıcıoğlu, 2000a: 113).

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak amacıyla ileri sürebileceği muafiyet sebeplerine, canlı hayvan taşımalarına özgü olarak düzenlenen özel muafiyet sebebi de eklenebilmektedir. Yukarıda belirtildiği gibi Hamburg Kuralları'nın 5/5. maddesi uyarınca, kayıp, hasar veya geç teslim zararları canlı hayvan taşımalarının özel tehlikeleri sonucu oluşmuş ise, taşıyıcı meydana gelecek zarardan sorumlu tutulmamaktadır. Taşıyıcının kayıp, hasar veya gecikmenin, olayın özelliklerine göre canlı hayvan taşımasının özel tehlike veya tehlikelerinden doğduğunu değil, doğmuş olabileceğini ispat etmesi yeterlidir (Yazıcıoğlu, 2000a: 105). Taşıyıcı, gönderen tarafından kendisine verilen talimatlara uygun hareket etmiş ve zarar buna rağmen canlı hayvanın niteliğinden kaynaklanan özel riskler (kolay telef olma gibi) nedeniyle meydana gelmişse, taşıyıcının sorumluluğu tesis edilememektedir (Akan: 2007: 24).

Lahey ve Lahey-Visby Kuralları paralelinde, Hamburg Kuralları'nın 23/1. maddesi uyarınca; konşimentoda veya navlun sözleşmesine kanıt teşkil eden diğer bir senette yer alan herhangi bir kayıt, Hamburg Kuralları hükümlerine dolaylı olarak veya doğrudan aykırı düştüğü oranda hükümsüzdür, ancak bu geçersiz kaydın varlığı sözleşme ya da konşimentonun geçerliliğini etkilememektedir. Dolayısıyla, taşıyıcının Hamburg Kuralları uyarınca tesis edilen sorumluluğunu kaldıran ya da azaltan sorumsuzluk anlaşmaları, Hamburg Kuralları uyarınca da yasaklanmıştır. Ancak ardarda taşımalar (through carriage) bakımından Hamburg Kuralları'nın 11/1. maddesinde belirtilen şartlarla, taşıyıcının sorumluluğunu kısmen ortadan kaldırma ve daraltma imkânı tanınmıştır (Yazıcıoğlu, 2000a: 126). Nitekim yukarıda belirtildiği gibi, bir navlun sözleşmesinde taşımanın belirli bir bölümünün taşıyıcıdan başka ve ismen belirlenmiş bir fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğinin açıkça öngörülmesi durumunda, akdi taşıyıcı taşımanın bu bölümü sırasında oluşabilecek zarara ilişkin olarak sorumluluktan muaf tutulabilmektedir.

Hamburg Kuralları'nın 9. maddesi uyarınca taşıyıcı ancak gönderen ile arasındaki anlaşma veya ticari teamüle uygun olduğu yahut yürürlükteki kanun veya nizamlarca emrolunduğu takdirde yükü güvertede taşıyabilir (Yazıcıoğlu, 2000a: 106). Güvertede taşımanın caiz olduğu bu gibi durumlarda taşıyıcı, sadece güvertede taşımadan kaynaklanan kayıp, hasar ve geç teslim zararlarından sorumlu değildir.

Hamburg Kuralları ile taşıyıcının mutlak sorumsuzluğuna ilişkin olarak gelenekselleşen teknik kusur kavramının kaldırılması, taşıyıcı aleyhine dava açma süresinin iki yıla çıkartılması, taşıyıcının sorumlu olduğu sürenin uzatılması, yangın zararlarına ilişkin olarak getirilen yeni düzenleme ve güverte taşımasının sorumluluk kapsamına alınmasıyla, taşıyıcının sorumluluğunun Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'na göre oldukça ağırlaştırıldığı değerlendirilmektedir.

3.4.3.3.4. Hamburg Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Hamburg Kuralları'nda, taşıyıcının sorumluluğu ve sorumluluktan muafiyet nedenlerine ilişkin olarak getirilen radikal değişikliklerin yanısıra, taşıyıcının ödeyeceği tazminatın hesaplamasına ilişkin olarak Lahey Kuralları ile tesis edilen sisteme geri dönülmüş ve Lahey-Visby Kuralları ile yer verilen tazminat hesaplaması usullerine yer verilmemiştir. Yazıcıoğlu (2000a: 147), Hamburg Kuralları uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun yükün değeri ile sınırlandırılmamasının, azami sorumluluk sınırları içinde kalmak kaydıyla, taşıyıcıyı yükün kayıp ve hasarından doğan tüm zararları tazminle yükümlü kıldığını değerlendirmektedir.

Taşıyıcının sorumluluğunun Hamburg Kuralları uyarınca düzenlenen sınırlarını tespit etmeden önce, bu sınırlardan kimlerin yararlanabileceğini tespit etmek gerekmektedir. Yukarıda belirtildiği üzere, Lahey Kuralları'nda, sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden taşıyıcının kendi adamları ya da temsilcilerinin de yararlanıp yararlanamayacağını düzenleyen hüküm bulunmamaktaydı. Lahey-Visby Kuralları'nın 4. maddesi ile konuya açıklık getirilmiş ve "*taşıyıcının kendi adamları ya da temsilcilerinin (bağımsız sözleşen olmadığı sürece) taşıyıcının sahip olduğu savunma imkânlarından yararlanabileceği"* düzenlenmiştir. Hamburg Kuralları'nın ise 7/2. maddesinde; "*taşıyıcının adamlarından veya vekillerinden birine açılan davada, bu kişilerin görevleri içerisinde hareket ettiklerini kanıtlamaları şartı ile taşıyıcının ileri sürebileceği muafiyet nedenlerinden ve sorumluluk sınırlarından yararlanabilecekleri*" belirtilmektedir. Hamburg Kuralları ile getirilen düzenlemenin Lahey-Visby Kuralları'na göre taşıyıcının lehine olduğu ve taşıyıcının adamları ve

temsilcilerinin, "bağımsız sözleşen" olup olmadıklarına bakılmaksızın görev sınırları içerisinde hareket ettiklerini kanıtlamak kaydıyla, taşıyıcının Hamburg Kuralları uyarınca yararlanabileceği muafiyet nedenleri ile sorumluluk sınırları hükümlerinden yararlanabilecekleri sonucuna varılmaktadır. Son olarak bu hükmün sadece akdi taşıyıcının değil, Hamburg Kuralları'nın 10/2. maddesi uyarınca fiili taşıyıcının adamları ve temsilcileri bakımından da uygulanabileceği belirtilmelidir (Şamlı, 2008: 142).

Taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan Hamburg Kuralları'nın 6/1a maddesi bu sorumluluğun; kayıp ya da hasara uğrayan beher koli - parça için 835 ÖÇH veya kayıp ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının beher kilosu için 2.5 ÖÇH'den hangisi yüksekse o miktarla sınırlı olduğunu düzenlemektedir[74]. Lahey-Visby Kuralları ile karşılaştırıldığında sorumluluk sınırlarının %25 oranında artmış olduğu tespit edilse de, gerçek değerler yaşanan enflasyon ile birlikte değerlendirildiğinde, Hamburg Kuralları uyarınca kabul edilen sorumluluk sınırlarının Lahey-Visby Kuralları'nda belirlenen sınırlara kıyasen yaklaşık %60 arttığı tespit edilmektedir (Selvig, 1981: 307). Üst sınırın belirlenmesinde Lahey-Visby Kuralları paralelinde Hamburg Kuralları'nda koli - parça esasının yanısıra ağırlık esasına da yer verilmiştir (Chandler, 1984: 282).

Taşıyıcının Hamburg Kuralları ile geç teslimden de sorumlu tutulması, bu sorumluluğunun da sınırlama hükümleri ile düzenlenmesi gereğini doğurmaktadır. Hamburg Kuralları'nın 6/1b maddesi ile taşıyıcının sorumluluğu, gecikmeye uğramış yük için ödenmesi gereken navlunun 2.5 katına eşit bir meblağ ile sınırlı tutulmuştur.

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin olarak yine Lahey-Visby Kuralları'nın 4/5c maddesi paralelinde, konteyner taşımacılığına ilişkin bir hüküm de bulunmaktadır. Hamburg Kuralları'nın 6/2. maddesine göre; yükün konteyner, palet veya benzeri bir taşıma birimine konulması durumunda, konşimentoda, konşimento düzenlenmemişse navlun sözleşmesini kanıtlayan bir belgede sözü edilen taşıma birimi içinde yük olarak gösterilen her koli – parça, tazminat hesabına esas teşkil edecek şekilde ayrı bir koli ve parça olarak dikkate alınmalıdır. Konteyner veya benzeri birim içerisindeki yükler ayrı ayrı

[74] Hamburg Kuralları 6/1a maddesi uyarınca "hesap birimi" denilmişse de, kuralların 26. maddesinde; "*bu sözleşmenin 6. maddesinde yazılı hesap birimi, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan Özel Çekme Hakkı'dır*" denildiğinden, çalışmada hesap birimi yerine ÖÇH ifadesi kullanılmıştır.

belirtilmedikçe, konteynerin kendisi tazminat hesabında tek bir parça olarak dikkate alınarak hesap bu şekilde yapılmaktadır.

Taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybı, Lahey-Visby Kuralları'nın 4/4. maddesi paralelinde, Hamburg Kuralları'nın 8. maddesi ile düzenlenmiş ve "*kayıp, hasar ya da geç teslimin taşıyıcının böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla, muhtemelen bu kayıp, hasar ya da geç teslimin ortaya çıkacağı bilinciyle oluştuğunun kanıtlanması durumunda, taşıyıcının Hamburg Kuralları'nın 6. maddesi uyarınca düzenlenen sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacağı*" belirtilmiştir. Pervasızca ve muhtemelen zarara sebebiyet vereceği bilinci ile şeklinde tanımlanan kusurun ispatı bakımından, tek başına pervasızca davranışın ya da yüksek zarar olasılığının ispatlanması yeterli olmayıp, taşıyıcının bunun bilincinde olduğunun da yükü zarar gören tarafından ispatlanması gerekmektedir (Yazıcıoğlu, 2000a: 175).

3.4.3.3.5. Hamburg Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Sigorta himayesine ilişkin olarak Hamburg Kuralları'nda yer alan tek hüküm kuralların 23/1. maddesi uyarınca getirilen "*taşıma sözleşmesinde, konşimentoda ya da benzeri taşıma belgesinde yer alarak, taşıyıcının yük sigortası himayesinden yararlanacağını belirten şart, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir şart olarak değerlendirilmekte ve geçersiz sayılmaktadır*" hükmüdür.

Hamburg Kuralları düzenlemesi ile Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın konuya ilişkin hükümlerindeki ilk farklılık; Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nda taşıyıcının, ayırım yapılmaksızın tüm sigorta himayelerinden yararlanabileceğine ilişkin şartın geçersiz sayılacağının belirtilmesine karşılık, Hamburg Kuralları'nda taşıyıcının sadece yük sigortası himayesinden yararlanabileceğine ilişkin şartın geçersiz sayılacağının belirtilmesidir. Düzenlemeler arasındaki ikinci farklılık ise; sigorta himayesine atıfta bulunulması durumunda geçersizliğine yol açacak şartın Lahey ve Lahey Visby Kuralları uyarınca sadece taşıma sözleşmesinde yer alması durumunun düzenlenmesine rağmen, Hamburg Kuralları ile konşimento ve benzeri taşıma belgelerinde yer alması durumunun da düzenlenmesidir. Hamburg

Kuralları'nda taşıyıcının sorumluluk sigortası himayesi tesisi zorunluluğuna ilişkin bir düzenleme ise bulunmamaktadır.

3.4.3.4. Eşyaların Karayolundan Uluslararası Taşınması Mukavelesine İlişkin Sözleşme (CMR)

CMR, Avrupa'da, özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra, uluslararası karayolu trafiğinin önemli şekilde artması ve karışık hale gelmesi üzerine düzenlenmiştir (Wit, 1995: 91). Karayolu taşıma sistemini düzenleyen ilk uluslararası sözleşme olan CMR'nin tarihçesi ve kaynakları, denizyolu taşımasını düzenleyen uluslararası sözleşmelerden çok daha az karışıktır. Her uluslararası sözleşmede olduğu gibi CMR'de de amaç yeknesaklığın sağlanmasıdır (Faria, 2009: 292). Bu amaç CMR'nin başlangıç kısmında; "*CMR, taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yeknesak kurallara bağlanmasının yararlarına inanarak hazırlanmıştır*" denilmek sureti ile açıkça belirtilmiştir. Bu şekilde CMR ile hem modern ihtiyaçlara cevap verilmesi hem de ulusal hukuklardaki farklılıkların yarattığı sorunların aşılması amaçlanmıştır (Şamlı, 2008: 5). Koban ve Keser (2010: 174) de, CMR'nin amaçlarını; uluslararası taşıma faaliyetleri sırasında tarafların sorumluluk sınırlarını çizerek belirsizlikleri azaltmak, karşılaşılabilecek olumsuzlukları en aza indirmek ve anlaşmazlıkların en doğru şekilde çözümünü sağlamak olarak sıralamaktadır.

CMR, 19.05.1956 tarihinde, Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından Cenevre'de düzenlenerek, 1956 yılında Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne sunulmuş, Cenevre'de imzalanmış ve 02.07.1961 tarihinde beş devletin (Avusturya, Fransa, İtalya, Hollanda ve Yugoslavya) onay belgelerini tevdi etmeleri ile yürürlüğe girmiştir. CMR, 05.07.1978 tarihinde Değişiklik Protokolü ile tadil edilmiştir. Wit (1995: 91) bu sözleşmeyi bir Avrupa Sözleşmesi olarak nitelendirmektedir. 1991 yılı itibari ile eksiksiz tüm Avrupa devletleri CMR'nin tarafı haline gelmiştir. Türkiye de 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile CMR'ye katılmayı uygun bulmuş, sözleşme Türkiye'de 04.01.1995 tarihinde 22161 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak, 31.10.1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

3.4.3.4.1.CMR'nin Uygulama Alanı

CMR'nin uygulama alanı ve uygulanamayacağı alanlar sözleşmenin 1. maddesinde yer almaktadır. Bu madde hükmü uyarınca CMR'nin uygulanabilmesi için:

(i) Taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme veya boşaltma yerlerinden en az birinin taraf devlet olması,

(ii) Taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme ve boşaltma yerlerinin iki ayrı ülkede bulunması,

(iii) Taşıma sözleşmesinin ücret karşılığında yüklerin taşıt[75] ile karadan taşınmasına ilişkin olması şartlarının bir arada gerçekleşmesi gerekmektedir.

Bunun yanısıra:

(i) Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda,

(ii) Cenaze taşımalarında,

(iii) Ev eşyası taşımalarında CMR uygulanamayacaktır.

CMR'nin uygulama alanını belirleyen ilk şart; taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme veya boşaltma yerlerinden en az birinin taraf devlet olmasıdır. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme ya da boşaltma yerlerinden birinin CMR'ye taraf devlette olması durumunda, diğerinin CMR'ye taraf olmayan bir devlette olması ve hatta varsa transit geçilen devletlerin de CMR'ye taraf olmaması durumunda dahi, CMR uygulanabilecektir.

CMR'nin uygulanabilmesi için ikinci şart; taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme ve boşaltma yerlerinin en az iki ayrı ülkede bulunmasıdır. Bu şart uyarınca Lahey Kuralları aksine ve Lahey-Visby ile Hamburg Kuralları paralelinde, CMR'nin sadece uluslararası taşımalara uygulanabileceği açıkça belirtilmektedir. Böylece sözleşmenin uygulanma alanının belirlenmesi, objektif bir kurala bağlanmış ve sözleşme, ulusal hukuklardan bağımsız kılınmıştır (Wit, 1995: 92).

[75] CMR'nin 1/2. maddesi uyarınca 'taşıt' kavramı, 19.09.1949 tarihli Cenevre Karayolu Trafiği Anlaşması'nın 4. maddesinde tanımlandığı gibi; motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorkları ifade etmektedir.

CMR'nin uygulanabilmesi için son şart ise; taşıma sözleşmesinin ücret karşılığında taşıt ile karadan taşınmasıdır. Bu noktada Şamlı (2008:9), taşıma aracının kiralanmasına ilişkin sözleşmenin, aracı kullanacak kişi de araçla birlikte sağlansa dahi, taşıma sözleşmesi niteliğinde olmayacağını belirtmektedir. Dolayısıyla CMR'nin amacının, yüklerin taşınmasına ilişkin olarak taraflara edimler yükleyen sözleşmeye uygulanacak kuralların tespit edilmesi olduğu değerlendirilmekle, taşıma aracının zilyetliğinin devri amacını güden kira sözleşmesi gibi sözleşmelere CMR'nin uygulanamayacağı sonucuna varılmaktadır.

CMR'nin uygulama alanına ilişkin olarak değinilmesi gereken önemli bir nokta ise sevk mektubu[76] (consignment note) eksikliğinin, taşıma sözleşmesinin geçerliliğini ve CMR'nin uygulanabilirliğini etkilemediğidir. Ancak bu eksikliğin; taraflar arasında taşıma sözleşmesinin yapıldığına ilişkin iddiaların ileri sürülmesinde, yüklerin üzerinde kurulan hâkimiyet hakkının ispatında, yüke ilişkin özel nitelik ve değerlerin beyanı ile zincirleme taşımada zincirleme taşıyıcıların belirlenmesi gibi özellikli durumlarda sorunlar yaşanmasına neden olduğu ifade edilmektedir (Wit, 1995: 93). Bu aşamada, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanabilirliği için gerekli olan taşıma belgesi (konşimento) düzenlenmesi zorunluluğunun, Hamburg Kuralları paralelinde CMR'de bulunmadığı değerlendirilmektedir.

CMR'nin 2. maddesi CMR'yi çoklu taşımaya ilişkisine uygulanabilir kıldığından, yeknesak bir hukuk normu ile düzenlenmeyen çoklu taşıma uygulamaları bakımından önem taşımaktadır. Nitekim CMR'nin 2/1. maddesi, yüklerin, araçtan boşaltılmamaları kaydıyla, karayolu taşımasının belli kısımlarında başka taşıma sistemleri ile taşınması durumunda dahi, CMR'nin taşımanın tamamına

[76] Sevk mektubunun tanımı CMR ile yapılmamıştır. CMR'nin 6. maddesinde sevk mektubunun ihtiva etmesi gereken kayıtlar, 9. maddesinde ise sevk mektubunun hukuki niteliği düzenlenmektedir. CMR'nin 6. maddesi uyarınca sevk mektubunun ihtiva etmesi gereken kayıtlar şunlardır; a) sevk mektubunun tarihi ve düzenleme yeri, b) göndericinin adı ve adresi, c) taşıyıcının isim ve adresi, d) yükün yükleme yeri, tarihi ve teslim için belirlenen yer, e) Yükün gönderildiği kişinin isim ve adresi, f) yükün özelliğinin tarifi, ambalaj sekli ve tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi, g) yükün değeri ve yüke ilişkin özel marka ve sayılar, h) yükün brüt ağırlığı veya başka bir şekilde ifade edilmiş ise miktarı, ı) taşıma ücretleri (taşıma bedeli, ek giderler, gümrük resimleri ve sözleşmenin akdinden teslime kadar yapılan diğer ödemeler) j) gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatlar, k) aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın, taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğunu bildirir not. CMR'nin 9. maddesi uyarınca ise sevk mektubu "*taşıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşıyıcı tarafından kabulüne, karine teşkil eder*." Sevk mektubunun şekline ilişkin de bir matbu form bulunmasa da, IRU genel kullanım gören bir form oluşturmuştur (Wit, 1995: 93).

uygulanabileceğini düzenlemektedir. Görçün (2010: 208) bu taşımalara RO-RO ve RO-LA taşımalarını örnek olarak vermektedir. Buna göre yükün karayolu taşıtından boşaltılmadan başka bir taşıma sistemi ile taşınması halinde, bu sistemin türü ne olursa olsun taşımanın tamamına CMR uygulanabilecektir (Yeşilova, 2004: 30). Wit (1995: 102), bu sistemin, belirli bir türde gerçekleştirilecek çoklu taşıma için, yeknesak bir sorumluluk rejimi yaratmış olduğunu değerlendirmektedir.

CMR'nin 2. maddesinin 2. cümlesi, çoklu taşıma açısından önem taşıyan bu hükme istisna getirmekte ve *"diğer taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşıyıcısının bir fiil veya ihmalinden doğmayıp, yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında oluşabileceğinin kanıtlanması durumunda, karayolu taşıyıcısının sorumluluğunun bu sözleşmeye göre tayin edileceğini, söz konusu diğer taşıma sistemin taşıyıcısının sorumluluğunun ise yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir sözleşme yapılsa o sözleşmeye uygulanacak emredici hükümlere göre tayin edileceğini*" düzenlemekle, kayıp, hasar ya da geç teslimin karayolu taşıyıcısının hâkimiyet alanı dışında gerçekleştiğinin ispat edilmesi durumunda, CMR'nin uygulanamayacağına hükmetmektedir. Kayıp ve hasar zararları ile geç teslime yol açan olayın hangi taşıma sisteminde gerçekleştiğinin tespit edilememesi durumunda ise, yine CMR uygulanacaktır.

3.4.3.4.2.CMR Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı

Denizyolu taşımasını düzenleyen ve yukarıda incelenen uluslararası hukuk normlarının aksine, CMR'de "tanım" kısmına yer verilmemiş ve dolayısıyla CMR ile taşıyıcı kavramı tanımlanmamıştır. CMR'nin uygulama alanının belirtildiği ilk iki madde sonrasında, karayolu taşıyıcısının sorumlulukları düzenlenmiştir.

CMR'nin 3. maddesinde taşıyıcının; "…*çalıştırdığı kişilerin*[77] *ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin*[78] *görevleri sırasında*

[77] İngilizce "agents and servants", Fransızca "prepose" olarak nitelendirilen "çalıştırılan kişiler" kavramının, "*taşıyıcı tarafından istihdam edilerek taşıyıcıyla aralarında sürekli iş ilişkisi kurulan bağımlı çalışanlar, hizmetliler*" olduğu değerlendirilmektedir (Arkan, 1999:320; Akıncı, 1999:199, Yeşilova, 2004: 57).

[78] "Taşıyıcının taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimseler" taşıyıcıya bağlı olmayan kişilerdir ve taşıyıcıyla aralarındaki ilişki sürekli olmayıp taşıma ilişkisinin tamamlanması ile

gerçekleştirdikleri hareket ve ihmallerinden, sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır" denilmekle, taşıyıcının sadece şahsi hareket ve ihmalleri neticesinde değil, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın gerçekleştirilmesi için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin eylem ve ihmallerinden de sorumlu olduğu düzenlenmektedir. Bunun yanısıra CMR'nin 17/2. maddesi; "*taşıyıcı, taşımayı yapmak için kullandığı taşıtların kusurundan, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur*" demekle, taşıyıcının sorumluluğunu, taşıtın kiralandığı kişinin, bu kişinin vekilinin ya da çalışanlarının hata ve ihmalleri ile genişletmiştir. Wit (1995: 98), taşıyıcının CMR uyarınca kusur ve ihmallerinden sorumlu olduğu bu kişiler arasında, Lahey-Visby Kuralları ile açıkça hüküm dışı bırakılan bağımsız sözleşenlerin de bulunduğunu ifade etmektedir. Bu hükümler birlikte yorumlandığında CMR'nin, denizyolu taşımasını düzenleyen uluslararası hukuk normlarına göre, taşıyıcının eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kapsamını genişlettiği değerlendirilmektedir.

Taşıyıcının sorumlu olduğu süre CMR'nin 17/1. maddesi ile düzenlenmektedir. Bu madde uyarınca taşıyıcının "*yükü teslim aldığı andan*[79]*, teslim ettiği ana kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve bunlar üzerinde doğacak hasardan sorumlu*" olduğu ifade edilmektedir. Bu noktada, yükün teslim alındığı an ile teslim edildiği an arasında taşıyıcının sorumluluğunu tesis eden CMR'nin, Lahey, Lahey-Visby ve hatta Hamburg Kuralları'na göre taşıyıcının emredici olarak sorumlu olduğu süreyi genişlettiği tespit edilmektedir.

Briant (1996: 44), CMR uyarınca tesis edilen sorumluluğun, taşıyıcının kusuru aranmaksızın sorumlu tutulduğu "katı sorumluluk" (strict liability) esasına dayandığını belirtmektedir. Ancak Wit (1995: 96), CMR ile katı sorumluluk esasına geçilmemiş olduğunu, sadece taşıyıcının göstermesi gereken özenin değerinin "makul özen"den "en üst düzeyde özen"e çıkarıldığını belirtmektedir. Nitekim CMR sisteminde taşıyıcı yine sorumluluktan kurtulabilmektedir, ancak taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için sadece zararın meydana gelmesinde kusuru

---

son bulmaktadır (Arkan, 1999: 323; Arıkan, 1999: 199). Taşıyıcının sözleşme yaparak taşıma işinin tamamını veya bir kısmını kendisine devrettiği alt taşıyıcılar, yüklemenin ve gümrük formalitelerinin kendilerine bırakıldığı bağımsız işletme sahipleri, terminal işleticileri, taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı "diğer kişiler" kapsamındadır (Arkan, 1999: 323, Arıkan, 1999: 199, Yeşilova, 2004: 59).

[79] "Teslim alma" anı; taşımanın fiilen başladığı an dikkate alınmaksızın, yükü taşıma amacına yönelik hâkimiyetin gönderenden taşıyıcıya geçtiği andır (Yeşilova, 2004: 90)

bulunmadığını değil, 17/2 ve 17/4. maddelerde belirtilen hallerden birinin mevcudiyetini kanıtlaması da aranmaktadır (Kaya, 1998: 325).

Taşıyıcının sorumluluğu CMR'nin 17. ve 19. maddeleri uyarınca düzenlenmiştir. CMR'nin 17. maddesi uyarınca sorumluluk süresi içerisinde taşıyıcı yüklerin kayıp[80] ve hasarından[81] sorumludur. CMR'nin 19. maddesi uyarınca ise; "*yük kararlaştırılan sürede teslim edilmemiş ise veya kararlaştırılmış süre olmadığı hallerde, taşımanın normal süresi[82] ve özellikle parçalı yüklerde tüm yükü bir araya getirmek için gayretli bir taşıyıcının teslim edeceği sürede teslim edilmemişse, teslimde gecikme var demektir*" denilmekle, geç teslim[83] nedeni ile de taşıyıcının sorumlu olduğu düzenlenmiştir.

CMR'nin, Lahey Kuralları'na göre taşıyıcının aleyhine olduğunu gösteren ilk husus; taşıyıcının emredici sorumluluğunun, CMR uyarınca yüklerin teslim alındığı an ile teslim edildiği an arasında tesis edilmesine karşılık, Lahey Kuralları uyarınca yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasında tesis edilmesidir. CMR'nin Lahey Kuralları'na göre taşıyıcının aleyhine olduğunu gösteren diğer husus ise; taşıyıcının sorumluluğunun, Lahey Kuralları'nda yükün sadece hasar ve kaybına ilişkin olarak tesis edilmesine karşılık, CMR uyarınca bu sorumluluğa geç teslim zararlarının da eklenmesidir (Faria, 2009: 292).

CMR, zincirleme taşıma[84] olarak adlandırdığı bir düzenlemeye yer vermiş ve altıncı bölümünde bu taşıma türünü düzenlemiştir. Zincirleme taşıma tanım olarak

---

[80] CMR'nin 20. maddesi uyarınca; "*kararlaştırılan sürenin sonra ermesini izleyen 30 gün içinde veya kararlaştırılan süre yoksa taşıyıcının yükü almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturup, bunun üzerine hak sahibi yükü kaybolmuş varsayacaktır*" denilmektedir.

[81] Ülgener (1991: 66) ve Yazıcıoğlu (2000: 76), eşyanın hasara uğramasının, değerinin azalmasına sebep olan her türlü maddi kötüleşme olduğunu ifade etmektedir.

[82] Şamlı (2008: 22) taşımanın normal süresinin ve sürenin aşılmış olduğunun ispatının, genel hükümler uyarınca iddia edene düştüğünü belirtmektedir. Nitekim 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 190/1. maddesi; "*ispat yükü, kanunda özel bir düzenleme bulunmadıkça, iddia edilen vakıaya bağlanan hukuki sonuçtan kendi lehine hak çıkaran tarafa aittir*" demekle, ispata ilişkin bu genel yükümlülüğü düzenlemektedir.

[83] CMR'nin 20. maddesi uyarınca; "*kararlaştırılan zaman sınırının sonra ermesini izleyen 30 gün içinde veya kararlaştırılan zaman sınırı yoksa taşıyıcının yükü almasından sonra 60 gün içinde, yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturur ve bunun üzerine hak sahibi yükü kaybolmuş varsayacaktır*" denilmektedir.

[84] Şamlı (2008: 18), CMR'nin 34. maddesi uyarınca düzenlenen bu tip taşımayı "zincirleme taşıma" olarak adlandırırken, Yeşilova (2004: 121) ve Görçün (2008: 286) bu taşımayı "müteakip taşıma" olarak adlandırmaktadır. Her iki kavramın aynı anlamı taşıdığı ancak, "zincirleme taşıma"nın modern Türkçe kullanımına daha uygun olduğu gerekçesiyle çalışmada "zincirleme taşıma" kavramı kullanılmaktadır. Akıncı (2000: 204), bu taşımayı "alt taşıma" olarak nitelendirmektedir. Ancak, alt taşıma ilişkisi uyarınca "bir asıl taşıyıcı ve onunla sözleşme akdeden en az bir alt taşıyıcı olması

CMR'de yer almasa da, Deniz (1984: 174) bu taşımayı; tek bir sözleşmeye bağlı olarak, tek bir taşıyıcı tarafından icrası taahhüt edilen ve birden çok aynı türden taşımadan meydana gelen ve doğrudan taşıma olarak da adlandırılan taşıma olarak tanımlamaktadır. CMR'nin 34. maddesi, zincirleme taşımaya ilişkin sorumluluğu; "*tek bir taşıma sözleşmesi ile düzenlenen taşıma, karayolu taşıyıcıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, her bir taşıyıcı taşımanın tamamından sorumludur*" olarak düzenlemekle, çoklu taşımaya benzer bir sistem ortaya koymaktadır. Zincirleme taşımanın, çoklu taşımadan ayrıldığı en önemli nokta ise; taşımada kullanılan birden fazla taşıma sisteminin, aynı (karayolu taşıması) olması gereğidir. Nitekim çalışmanın önceki bölümünde belirtilmiş olduğu gibi, çoklu taşıma sisteminin temeli birden fazla ama farklı taşıma sisteminin somut taşımada kullanılmasına dayanmaktadır. Zincirleme taşımada, taşıyıcıların sorumluluğu CMR'nin 34. maddesi uyarınca müteselsildir ve ortaya çıkan zarara ilişkin olarak tek bir taşıyıcıya karşı dava açılabileceği gibi, tüm taşıyıcılara karşı da dava açılabilir[85].

Wit (1995: 102), zincirleme taşıma sisteminin yük ilgililerinin menfaatine olduğunu ancak, bu sistemin, yüklerin sadece dağıtımını sağlamak gibi basit görevlere sahip olan diğer karayolu taşıyıcılarının, kendilerini memnun etmeyecek sürprizlerle karşılaşmalarına neden olduğunu belirtmektedir. Nitekim bir sonraki taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi, CMR'nin 8/2. maddesi uyarınca taşıma senedine "*yükü teslim alması sırasında yükün ve ambalajın görünürdeki durumuna ilişkin çekince bildirmesine*" bağlıdır. Koban ve Keser (2010: 178) ile Görçün'e (2008: 218) göre, taşıyıcının, yükleri muayene etmek için makul sebepleri bulunmasa dahi, yükler hakkında açıkça şüphe verici her şeyi taşıma senedinde belirtmesi gerekmektedir. Bu tür çekincelerin belirtilmemesi durumunda, aksi açıkça ispat edilene kadar, yüklerin taşıyıcıya sağlam bir şekilde teslim edildiğine ilişkin karine ortaya çıkmaktadır.

---

gerekliliği" ile zincirleme taşıma ilişkisi uyarınca "birbirinden bağımsız taşıyıcıların aynı taşımada farklı süreçlerde taşıma işini üstlenerek tek taşıma sözleşmesi uyarınca taşıma işini üstlenmeleri"nin taşıtan ve taşıyıcılara farklı sıfatlar yüklemesi nedeni ile bu kavramların farklı olduğu değerlendirilmektedir.

[85] CMR'nin 37. maddesi tek bir taşıyıcıya karşı dava açılması durumunda, zararın tamamını ödeyen taşıyıcının, kusurlu diğer taşıyıcılara rücu hakkını düzenlemektedir. Bunun yanısıra, kusurlu taşıyıcının hangi taşıyıcı olduğunun tespit olunamaması durumunda, her bir taşıyıcının taşımadaki hissesi oranında rücu aşamasında zarardan sorumlu olduğu düzenlenmektedir. Dolayısıyla taşıyıcıların; yük ilgilisine karşı, ortaya çıkan zararın tamamından, birbirlerine karşı ise, almış oldukları taşıma ücretleri oranında sorumlu oldukları değerlendirilmektedir.

Taşıyıcının CMR hükümleri uyarınca tesis edilen sorumluluğu, belirli ihbar ve dava sürelerine tabi tutulmuştur. CMR'nin 30. maddesi, yük ilgilisinin; kayıp ve hasarın açıkça görüldüğü hallerde yükün teslimi anında, kayıp ve hasarın açıkça görülmediği hallerde ise yükün tesliminden itibaren yedi gün içinde (Pazar günleri ve resmi tatiller hariç) hasar ve kayba ilişkin olarak taşıyıcıya bildirimde bulunması gereğini düzenlemiştir. CMR'nin 30/3. maddesi, geç teslime ilişkin ihbarda bulunma süresini, Hamburg Kuralları'na kıyasen taşıyıcının lehine düzenlemiş ve "*yükün alıcının kullanımına verildiği tarihten sonraki 21 gün içinde yazılı olarak taşıyıcıya ihbarda bulunulmaması durumunda, teslimdeki gecikmeler için tazminat ödenmeyeceği*" açıkça düzenlenmiştir.

CMR'nin 32. maddesi CMR'ye tabi taşımalardan doğan davalarda uyulması gereken zamanaşımı süresini düzenlemiş ve bu süreyi bir yıl olarak belirlemiştir. Bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda[86] ise, dava açma süresinin üç yıl olduğu düzenlenmiştir. Zamanaşımı süresinin başlangıcı, CMR'nin 32/1. maddesinde üç bent halinde belirlenmiştir. Buna göre zamanaşımı süresi; i) teslimde kısmi kayıp, hasar veya gecikmelerde, teslim tarihinden itibaren, ii) tam kayıplarda, kararlaştırılan sürenin bitiminden sonraki 30. günde, kararlaştırılan süre yoksa yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60. günde ve iii) diğer tüm durumlarda, taşıma sözleşmesinin akdedildiği tarihten sonraki üç aylık dönemin sonunda başlamaktadır.

3.4.3.4.3. CMR Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti

Denizyolu taşımasını düzenleyen uluslararası emredici hukuk normlarının ilgili hükümlerine kıyasen, taşıyıcının sorumluluğunun CMR ile ağırlaştırıldığı yukarıda açıklanmıştır. Nitekim taşıyıcının, sorumluluk süresi içerisinde gerçekleşen kayıp, hasar ve geç teslim zararlarından muaf olabilmesi için sadece zararın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını değil, CMR'nin 17/2., 17/4. veya 22/2.

[86] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 2002/4923 Esas ve 2002/9359 Karar sayılı ve 21.10.2002 tarihli kararında (www.hukukturk.com); "*...geçerli neden olmaksızın yükün alıcısına teslim edilmemesi hali, bilerek kötü hareket sayılır; ancak teslim edilmeme, gönderenin veya alıcının talimatı ile olmuşsa bu durum, bilerek kötü hareket olarak kabul edilemez...*" demekle, geçerli neden olmadan yükün alıcısına teslim edilmemesi halini bilerek kötü hareket saymış ancak, teslim edilmemenin gönderen veya alıcının talimatı doğrultusunda gerçekleşmesiyle bu durumun kötü hareket sayılamayacağını ve ihtilafın 1 yıllık dava zamanaşımı süresine tabi tutulacağını hükmetmiştir.

maddelerinde düzenlenen muafiyet nedenlerinden birinin gerçekleşmiş olduğunu da kanıtlaması gerekmektedir.

CMR'nin 17/2. maddesi, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak kabul edilen genel muafiyet sebeplerini düzenlemiştir. Buna göre kayıp, hasar veya gecikmenin;

(i) Davacının hatası veya ihmalinden,

(ii) Taşıyıcının kendi hatasından değil ve fakat davacının verdiği talimattan[87],

(iii) Yüke has bir kusurdan ve

(iv) Taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan[88] (ancak, CMR'nin 17/3. maddesi zararın taşıttaki bir kusurdan kaynaklanması ve bunun yük ilgilisi tarafından ispatlanması durumunda, taşıyıcının bu nedene dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağını düzenlemektedir[89]) ileri gelmiş olduğu, CMR'nin 18/1. maddesi uyarınca taşıyıcı tarafından ispat edilirse, taşıyıcı sorumluluktan muaf tutulmaktadır.

CMR'nin 17/4. maddesi ise taşıyıcının, kayıp ya da hasarı aşağıda belirtilen durumlardan bir veya bir kaçının doğal sonucu olan özel risklere atfedebilmesi durumunda, sorumluluktan kurtulabileceğini düzenlemektedir. Ancak, hak sahibinin, kayıp veya hasarın bu risklere kısmen veya tamamen bağlı olmadığını kanıtlamak hakkı da bulunmaktadır. CMR'nin 17/4. maddesi uyarınca düzenlenen bu nedenler;

(i) Kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtilmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlar

---

[87] Akıncı (2000: 98), bu maddede davacının verdiği talimattan söz edildiğini ancak, söz konusu maddenin sadece davacıya hasredilmeyerek "talimat verme yetkisi olan kişileri" kapsayacak şekilde hakkaniyete uygun olarak yorumlanması gerektiğini belirtmektedir. Bunun yanısıra, zarar davacının verdiği talimattan ileri gelmiş olsa dahi, basiretli bir taşıyıcının bu talimatları değerlendirmesi ve bu talimatlara uyması halinde ortaya çıkacak zararları bilmesi ve bu durumu talimat veren kişiye bildirmesi gerekliliği de bulunmaktadır (Akıncı, 2000: 99).

[88] Yeşilova (2004: 102), bu hallere; taşıyıcının işçilerine gerekli finansal sözleri verse bile önleyemediği grev, kendisinin veya CMR'nin 3. maddesi gereği sorumlu olduğu kişilerin sebep olmadığı bir trafik kazası örneklerini vermektedir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi ise 22.01.2007 tarih, 2005/13896 Esas ve 2007/564 Karar sayılı kararı (www.hukukturk.com) ile "*taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan durumların tespitinde ölçünün, deneyimli ve basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özen olduğunu*", başka bir anlatımla; "*gerekli özenin ve tedbirin alınmasına rağmen yine olumsuz sonucun ortaya çıkacak olması durumunda taşıyıcının sorumlu olmadığı"*nın kabul edileceğine hükmetmiştir.

[89] Şamlı (2008: 20), CMR uyarınca düzenlenen "aracın elverişsizliği durumunda muafiyet nedenlerinden yararlanılamamasına" ilişkin bu istisna ile denizyolu taşımasını düzenleyen Hague ve Hague Visby Kuralları'nda kabul edilen "geminin başlangıçtaki elverişsizliği" kavramına benzer bir kavram oluşturulduğunu belirtmektedir.

kullanılması (ancak CMR'nin 18/3 maddesi, anormal bir noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda, kayıp ya da hasarın bu nedenden ileri geldiği varsayımına dayanılamayacağını düzenlemektedir),

(ii) Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması,

(iii) Yükün gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması[90],

(iv) Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği (ancak CMR'nin 18/4. maddesi; taşımanın, yükü sıcağa, soğuğa, ısı derecesindeki değişmelere ve rutubete karşı koruyacak şekilde donatılmış taşıtlarla yapılması durumunda, taşıyıcının bu muafiyet nedeninden yararlanamayacağını düzenlemektedir.),

(v) Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu,

---

[90] Ancak, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 04.03.1996 tarih, 1996/414 Esas ve 1996/1325 Karar sayılı kararında (www.hukukturk.com); "*gönderen, eşyanın yüklenmesini yapmış ve istiflemeden sorumlu ise de, taşıyıcı bu istiflemeye nezaret ederek gerekli önlemleri almamış ise sorumludur*" demek sureti ile taşıyıcının taşıtın yola ve yüke elverişliliğine nezaret yükümlülüğünü ihlali durumunda bu özel muafiyet nedeninden yararlanamayacağını belirtmektedir. Aynı şekilde Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 15.05.2003 tarih, 2002/12522 Esas ve 2003/5035 Karar sayılı kararında (www.hukukturk.com); "*…taşıyıcının (CMR uyarınca tesis edilen) sorumluluktan kurtulması ancak anılan maddelerde belirtilen kurtuluş kanıtlarını ispatlaması ile mümkündür. Davalı (taşıyıcı) her ne kadar istif ve yüklemenin göndericiye ait olduğunu, hasarın kötü ambalaj ve istifleme hatasından kaynaklandığını savunmuş ise de, gönderen hatalı yükleme konusunda yanlış talimat vermiş olsa bile, taşıyıcının malın emniyetle taşınmasını sağlamak üzere her türlü tedbiri alması, hatalı yüklemeye karşı çıkması gerektiğinden, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışta bulunmaması nedeniyle sorumluluğu vardır*" demekle, taşıyıcıya da gönderenle birlikte hatalı yüklemeye karşı çıkmamış olması nedeni ile birlikte kusur tesis edilmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi aynı yıl 20.10.2003 tarihinde, 2003/6234 Esas ve 2003/9575 Karar sayılı kararında (www.hukukturk.com) yine "*…davaya konu uyuşmazlıkta yüklemenin gönderen tarafından yapıldığı açıktır…gönderenin taşımasını üstlendiği motorbotun istifini yanlış yapması halinde taşıyıcının tazminatla sorumlu olmayacağı anılan hükümler uyarınca düşünülemezse de, yükleme ve istif hatasının ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolayca fark edilebileceği hallerde taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması uygun olur..dolayısı ile zararın gönderen ile taşıyıcı arasında paylaştırılması gerekmektedir*" demekle, taşıyıcının göndereni hatalı yüklemeye ilişkin uyarması yükümlülüğüne ve bu yükümlülüğü ihlali durumunda zarardan sorumlu olacağına hükmetmiştir.

(vi) Canlı hayvan taşıması (ancak CMR'nin 18/5. maddesi; taşıyıcının kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimatlara uyduğunu kanıtlaması durumunda, bu muafiyet nedeninden yararlanamayacağını düzenlenmektedir.) olarak düzenlenmektedir.

CMR'nin 17/2 ile 17/4. maddelerinde düzenlenen muafiyet nedenleri arasındaki en önemli fark; CMR'nin 17/2. maddesinde düzenlenen muafiyet nedenlerinin hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından kaynaklanan sorumluluklara uygulanabilmesine karşılık, CMR'nin 17/4. maddesinde düzenlenen muafiyet nedenlerinin sadece hasar ve kayıp zararlarından kaynaklanan sorumluluklara uygulanabilmesidir.

CMR'nin 17/5. maddesi, taşıyıcının zararın; kısmen kendisinin sorumlu olduğu bir sebepten, kısmen de sorumlu olmadığı sebeplerden birinden ileri gelmesi durumunda, sorumluluğunun paylaştırılacağını düzenlemiştir. Ancak, paylaştırmanın ne şekilde yapılacağı CMR uyarınca düzenlenmediğinden, bu konuda hâkimin takdir yetkisi devreye girmektedir (Şamlı, 2008: 20).

Taşıyıcının, CMR uyarınca düzenlenen sorumluluk muafiyetleri 17/2. ve 17/4. maddeler ile sınırlı değildir. CMR'nin 22/2. maddesi uyarınca tehlikeli yük taşımasına ilişkin olarak özel bir muafiyet nedeni de düzenlenmekte ve madde uyarınca "*taşıyıcının tehlikeli olduğunu bilmediği tehlikeli yük, taşıyıcı tarafından herhangi bir yerde veya zamanda boşaltılabilir veya imha edilebilir veya tazminat talep etmeksizin zararsız hale getirilebilir. Bundan başka gönderici bu çeşit yükün taşınmak üzere tesliminden veya taşınmasından doğacak bütün zarar ve kayıptan sorumludur*" denilmekle, yükün tehlikeli niteliğinin taşıyıcı tarafından bilinmemesi durumunda yolculuk sırasında bu yükün boşaltılması, imha edilmesi ve zararsız hale getirilmesinden taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükmedilmektedir.

Taşıyıcının, CMR uyarınca düzenlenen muafiyet nedenlerinden yararlanabilmesi, muafiyet nedenlerini düzenleyen maddelerde yer alan ve yukarıda açıklanan özel istisnalar dışında, genel bir istisna hükmü ile de engellenmektedir. CMR'nin 29. maddesi; taşıyıcının, somut olayda isteyerek kötü hareketinin veya buna eşdeğerde bir kusurunun bulunması durumunda, sorumluluğunu sınırlayan, kaldıran veya ispat yükünü değiştiren CMR hükümlerinden yararlanamayacağını düzenlemektedir. Bu hüküm denizyolu taşımasını düzenleyen uluslararası ve

emredici nitelikli hukuk normlarına kıyasen, taşıyıcının aleyhine olarak değerlendirilmektedir. Nitekim Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları, taşıyıcının kastının varlığı durumunda sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacağını düzenlerken, CMR kast ya da kasta eşdeğer kusurun varlığında taşıyıcının hem sorumluluğunun sınırlandırılması hem de muafiyet hükümlerinden yararlanamayacağını düzenlemektedir. Yeşilova'ya (2004: 93) göre, madde metninde yer alan "isteyerek kötü harekete eş değerde bir kusur" ifadesi, CMR ile amaçlanan uluslararası yeknesaklığı imkânsızlaştıracak tarihi bir hatadır. Şamlı (2008: 33) da, yapılan bu atfın hukuk birliğinin sağlanmasının bilinçli şekilde terk edilmesine yol açtığını ifade etmektedir. Kaldı ki bu hükmü uygulayacak olan tüm mahkemeler kasta eşdeğer kusuru farklı şekillerde yorumlayarak farklı uygulamalara yol açabileceklerdir.

3.4.3.4.4. CMR Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması

CMR uyarınca taşıyıcıya atfedilen sorumluluğa, sorumluluktan muafiyeti düzenleyen 17/2., 17/4. ya da 22/2. maddelerin uygulanamaması, taşıyıcıyı meydana gelen zararı tazminle yükümlü kılmaktadır. Taşıyıcının bu yükümlülüğü sınırsız değildir ve CMR'nin 23. ile 29. maddeleri arasında belirlenen tazminat esaslarına ve sınırlarına tabidir. Ancak, Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak, CMR'de her bir sorumluluk sebebi neticesinde ortaya çıkan zararların tazmin hesabı ve sınırları farklı şekilde düzenlenmiştir. Örneğin taşıyıcının sorumluluğunun yükün kaybı neticesinde ortaya çıkması durumunda, ödenmesi gereken tazminat miktarı CMR'nin 23. maddesi uyarınca hesaplanacak ve bu miktar 23/3. maddede belirtilen sınırı aşamayacaktır. Taşıyıcının sorumluluğunun yükün hasara uğraması neticesinde ortaya çıkması durumunda ise, ödenmesi gereken tazminat miktarı CMR'nin 25/1. maddesi uyarınca hesaplanacak ve bu miktar 25/2. maddede belirtilen sınırı aşamayacaktır. Son olarak taşıyıcının sorumluluğunun yükün geç teslimi neticesinde ortaya çıkması durumunda ise, sorumluluğun üst sınırı CMR'nin 23/5. maddesi ile düzenlenmiştir.

Yükün kaybı neticesinde doğan zarara ilişkin olarak ödenecek tazminat miktarı hesabını düzenleyen CMR'nin 23/1. maddesinde; "*taşıyıcı, yükün kısmen*

veya tamamen kaybından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğunda, bu tazminat yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamanki kıymetine[91] *göre hesaplanır*" denilmekle, yükün kaybı durumunda gerçekleştirilecek tazminat hesaplamasında yükün kabul edildiği yerdeki ve zamandaki kıymetinin esas alındığı düzenlenmektedir. Aynı maddenin üçüncü fıkrası ise ödenecek tazminat miktarının sınırını "*kayıp olan brüt ağırlığın beher kilogramı için 25 Frank*" olarak belirlemiş, 05.07.1978 tarihli Değişiklik Protokolü ile bu üst sınır 8.33 ÖÇH olarak tespit edilmiştir. Ancak, CMR'nin 24. maddesi uyarınca tarafların anlaşması durumunda, sevk mektubunda bu sınırı geçecek bir değerin kararlaştırılabileceği düzenlenmiştir.

Yükün hasara uğraması neticesinde doğan zarara ilişkin olarak ödenecek tazminat miktarı hesabını düzenleyen CMR'nin 25. maddesi ise; "*hasarlı yükün kıymetinin, CMR'nin 23. maddesi uyarınca gerçekleştirilecek hesabı takiben ortaya çıkan değer ile yükün hasarlı haldeki değeri arasındaki fark*"ın esas alındığını düzenlemektedir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında, taşıyıcının hasar durumunda ödemekle yükümlü olduğu tazminatın; "*i) gönderilen yükün tamamı hasara uğramış ise, tamamı kaybolduğundan ödenmesi gereken miktar, ii) gönderilen yükün bir kısmı hasara uğramış ise, eksilen kısmı için ödenmesi gereken miktarı geçemeyeceği*" düzenlenmiştir.

Yükün geç teslimi durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırını düzenleyen CMR'nin 23/5. maddesi; "*gecikme halinde, hak sahibi zarar ve kaybın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşıyıcı bu zarar ve kayıp için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder*" demekle, gecikme durumunda taşıyıcının sadece taşıma ücreti ile sorumlu olduğunu düzenlemiştir.

Taşıyıcının CMR uyarınca öngörülen sorumluluktan muafiyet nedenlerinden yararlanmasını engelleyen ve CMR' nin 29. maddesinde yer alan nedenlerin gerçekleşmesi, taşıyıcının yine CMR uyarınca öngörülen sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanmasını da engellemektedir. Nitekim

[91] CMR'nin 23/2. maddesi, yükün kıymetinin hangi esaslar uyarınca hesaplanacağını şu şekilde belirtmektedir: "*Yükün kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa geçerli piyasa fiyatlarına göre bir tespit yapılır. Eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcutsa tespit, aynı cins ve kalitedeki yüklerin normal kıymetine göre yapılır*." Hesaplamada bu şekilde objektif değerler esas alınarak yükün kıymeti belirlendiğinden, tazminata hak kazanan kişinin yükün kaybı, hasarı ya da gecikmesi nedeni ile uğramış olduğu kar kaybı, prestij kaybı, cezai şart ödeme yükümlülüğü gibi öznel zararları, taşıyıcının ödemekle sorumlu olduğu tazminat miktarının dışında tutulmaktadır.

CMR'nin 29. maddesi, yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, taşıyıcının ya da CMR'nin 3. maddesi uyarınca taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin, zararın ortaya çıkmasında kasıtlarının ya da davaya bakan hâkimin hukukuna göre kasta eşdeğer sayılan kusurlarının varlığı halinde, sorumluluğu kaldıran ya da sınırlandıran CMR hükümlerinden yararlanamayacaklarını düzenlemektedir.

3.4.3.4.5.CMR'nin Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Sigorta himayesine ilişkin olarak CMR'de yer alan tek hüküm, sözleşmenin 41/2. maddesi uyarınca getirilen ve "*taşıyıcının lehinde sigorta tazminatının veya diğer herhangi benzer maddenin veya kanıtlama zorunluluğunu değiştiren herhangi bir maddenin geçersiz ve hükümsüz*" olacağına ilişkin düzenlemedir. Madde, Lahey ve Lahey-Visby Kurallarına paralel bir şekilde geliştirilmiş ve taşıyıcı lehine tesis edilen sigorta himayesinin taşıma sözleşmesinde yer alması durumunda bu himayenin yük ilgilisine karşı ileri sürülmesini engellemiştir. Bu düzenlemenin, Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, taşıyıcının üzerine düşen yükümlülükleri ifada özen göstermeyeceği endişesi ile ve yük ilgilisinin tek muhatabının taşıyıcı olması amacıyla getirildiği değerlendirilmektedir.

CMR'de taşıyıcının sorumluluk sigortası himayesinin zorunluluğuna ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak, günümüzde bir çok karayolu taşıyıcısı sorumluluklarını, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde incelenecek CMR sorumluluk sigortası ile himaye altına almaktadır. CMR sorumluluk sigortası, CMR uyarınca tesis edilmesi zorunluluğu bulunmayan ancak, uluslararası karayolu taşımasının gerçekleştirilebilmesi için uluslararası ve ulusal gümrük düzenlemeleri uyarınca yerine getirilmesi öngörülen bir sigorta himayesidir.

3.4.3.5. Varşova Sistemi Düzenlemeleri

Havayolu ile yük taşımacılığının, çalışmanın önceki bölümlerinde açıklanan gelişimi üzerine, uygulamada tercih edilirliği artan bu sistemin hukuki alanda da düzenlenmesi ve bu şekilde özellikle tarafların sorumluluklarına uygulanacak normların belirlenmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyacın temelinde; sistemi

düzenleyen uluslararası yeknesak bir norm bulunmaması durumunda havayolu taşıyıcısının çok yüksek meblağlarda tazminat talepleriyle karşılaşabilecek olması ihtimali ve bu ihtimalin gerçekleşmesiyle taşıyıcının finansal bir yıkıma uğrayabileceği endişesi bulunmaktadır (Şamlı, 2008: 47).

Havayolu taşımasına ilişkin olarak hazırlanan ilk uluslararası hukuk normu, 1925 yılında toplanan I. Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı'nın kurduğu "Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi"nin hazırladığı ön tasarıya dayanarak hazırlanan ve 12.10.1929 tarihinde Varşova'da toplanan II. Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı'nda kabul edilerek, kısaca Varşova Sözleşmesi olarak da adlandırılan "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"dir. Varşova Sözleşmesi, uluslararası havayolu taşımasının ve uluslararası havayolu taşıyıcısının sorumluluğunun düzenlenmesi ihtiyacından doğmuştur (Koban ve Keser, 2010: 208). Varşova Sözleşmesi, 13.02.1933 tarihinde kendisini onaylayan devletler için yürürlüğe girmiştir. Varşova Sözleşmesi'nin kendisinden önce hazırlanan ve demiryolu taşıma sistemini düzenleyen CIM ile denizyolu taşıma sistemini düzenleyen Lahey Kuralları'ndan en önemli farklılığı; sözleşmenin asıl amacının, CIM ve Lahey Kuralları'nın aksine, çatışan ulusal hukukları yeknesak hale getirmek ve uyumlaştırmak değil, gelişmekte olan bu yeni taşıma sisteminin geleceğini öngörerek gelişimini sağlamak olmasıdır (Crowley, 2005: 1466; Faria, 2009: 288).

Varşova Sözleşmesi'nin havayolu taşımasındaki önemi sözleşmenin, havayolu taşımasına ilişkin olarak hazırlanan uluslararası sözleşmeler arasında en çok tarafı olan ve kabul gören hukuk normu olmasından kaynaklanmaktadır (SHGM, 2012). Varşova Sözleşmesi, hazırlanmasını takiben çok sayıda devlet tarafından hemen onaylanmış ve hâlihazırda hemen hemen tüm dünya devletleri tarafından kabul görmüştür (Wit, 1995: 124). Ancak, Varşova Sözleşmesi'nin II. Dünya Savaşı'nı takiben yaşanan teknik gelişmelere cevap verememesi ve düzenlediği sorumluluk sınırlarının düşük olması, özellikle ABD'nin cismani zararlar bakımından sözleşmede tespit edilen sorumluluk sınırını çok düşük bulması nedeniyle, sözleşme, ICAO tarafından hazırlanan ve 28.09.1955 tarihinde imzalanarak 01.08.1963 tarihinde yürürlüğe giren Lahey Protokolü ile tadil edilmiştir. Ancak, taşıyıcının yolcu taşımalarında üzerine aldığı sorumluluğun

sınırını arttırmak amacıyla hazırlanarak kabul edilen bu değişiklik metninin, ABD tarafından yine de kabul edilmediğini belirtmek gerekmektedir. Türkiye ise 01.03.1977 tarih ve 2073 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile Varşova Sözleşmesi'ne ve Lahey Protokolü'ne taraf olmuş ve sözleşme hükümleri Lahey Protokolü ile değiştirilen metni ile 25.06.1978 tarihi itibari ile Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

Uluslararası havayolu ile yük taşıma sözleşmesinde, Varşova Sözleşmesi ya da Lahey Protokolü'nün hangisinin uygulanacağının açıkça belirtilmesi gerekmektedir (Koban ve Keser, 2010: 209). Kaldı ki Lahey Protokolü'nü onaylayan devletler bakımından Varşova Sözleşmesi'nin Lahey Protokolü tarafından tadil edilmiş metninin, Lahey Protokolü'nü onaylamayan devletler bakımından ise Varşova Sözleşmesi'nin ilk metninin uygulama alanı bulduğu bir sistem ortaya çıkmıştır (Şamlı, 2008: 48).

Uluslararası havayolu taşıma sözleşmesini akdeden (akdi taşıyıcı) ve ifa eden (fiili taşıyıcı) kişilerin farklı olması durumunda dahi, taşımaya ilişkin tüm sorumluluğun, Varşova Sözleşmesi ve Lahey Protokolü uyarınca akdi taşıyıcıya atfedilmesi, haksız uygulamalara yol açmış ve bu haksızlığın Guadajalara Sözleşmesi ile giderilmesi amaçlanmıştır. 18.09.1961 tarihinde kabul edilerek 01.05.1964 tarihinde yürürlüğe giren Guadajalara Sözleşmesi, özellikle akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı ayrımını düzenlemek ve fiili taşıyıcıya da sorumluluk atfetmek üzere hazırlanan ilk uluslararası sözleşmedir.

ABD'nin, Lahey Protokolü'ne taraf olmayarak, Varşova Sözleşmesi'nin özellikle taşıyıcının sorumluluğunun sınırını düzenleyen maddelerini eleştirmesi, 15.12.1965 tarihinde Varşova Sözleşmesi'nin 39. maddesi uyarınca bu sözleşmeyi ilga ettiğini açıklaması ile son bulmuştur. Ancak ABD'nin, uluslararası havayolu taşımacılığında sahip olduğu sayısal ağırlık ve önem, onun havayolu taşıma sistemini düzenleyen hukuk normlarında taraf olarak yer almasını zorunlu kılmıştır (Sözer, 1977: 377). Bu nedenle, Montreal'de düzenlenen konferansta, IATA üyesi havayolu işletmeleri ile ABD Hükümeti temsilcileri arasında, 04.05.1966 tarihinde, "Montreal Geçici Anlaşması" imzalanmıştır (Çağa, 1988: 180). Buna göre ilgili havayolu taşıma işletmeleri, ABD ile ilişkili uçuşlarda ölüm ve cismani zararlar bakımından sorumluluk sınırının 75.000 ABD Doları olacağını ve anılan zararlar bakımından

Varşova Sözleşmesi'nin 20. maddesindeki kurtuluş kanıtından faydalanamayacaklarına dair bir şartın taşıma sözleşmesinde yer alacağını taahhüt etmişlerdir (Şamlı, 2008: 50).

Varşova Sözleşmesi, Lahey Protokolü, Guadajalara Sözleşmesi ve Montreal Geçici Anlaşması'nı takiben, havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak Varşova Sözleşmesi ve Lahey Protokolü'nü tadil eden ve özellikle şahıs zararlarının varlığında objektif sorumluluk düzenlemeleri ile Montreal Geçici Anlaşması'nda öngörülen sorumluluk sınırlarını yükselten düzenlemeleri ihtiva eden Guatemala Protokolü, ICAO tarafından 08.03.1971 tarihinde hazırlanmıştır. Wit (1995: 124), hâlihazırda yürürlüğe girmemiş olan bu sözleşmenin, yürürlüğe girmesi için ABD'nin kabulü gerektiğinden, yakın gelecekte de yürürlüğe girmesinin pek mümkün olmadığını ifade etmektedir.

Uluslararası havayolu taşıma sistemini düzenleyen normları bir bütün olarak ifade eden "Varşova Sistemi Düzenlemeleri" içerisinde ayrıca, Montreal'de 25.09.1975 tarihinde gerçekleştirilen Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı'nda kabul edilen, ancak hâlihazırda yürürlükte bulunmayan dört ek protokol bulunmaktadır. Bunların ilk üçü sorumluluk sınırı hesabında ÖÇH kullanımını sırası ile Varşova Sözleşmesi'ne, Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Sözleşmesi'ne ve Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Sözleşmesi'ni tadil eden Guatemala Protokolü'ne ekleyerek bu sözleşmeleri tadil etmiştir. Son protokol ise, Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Sözleşmesi'ni tadil eden Guatemala Protokolü'nde yer alan havayolu taşıyıcısının sorumluğuna ilişkin muafiyet nedenlerini tadil etmiştir.

Varşova Sözleşmesi, Lahey Protokolü ve Guadajalara Sözleşmesi'nin hâlihazırda yürürlükte bulunduğu, Montreal Geçici Anlaşması'nın sadece ABD ve ilgili havayolu işletmeleri arasında hüküm doğurduğu, Guatemala Protokolü ve Montreal Ek Protokolleri'nin ise hâlihazırda yürürlükte bulunmadığı bir norm sisteminde, uluslararası havayolu taşıma sisteminin hukuken yeknesak bir şekilde düzenlendiğini söylemek zordur. Havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak tespit edilen bu norm karmaşası, ICAO'nun artık eski metinlerin tadili yerine yeni bir düzenleme yapmak amacı ile hazırlıklarına başladığı ve 28.05.1999 tarihinde kabul edilerek kısaca "Montreal Sözleşmesi" olarak da adlandırılan "Havayolu

Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 1999 Montreal Sözleşmesi"nin 04.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmesi ile giderilmeye çalışılmıştır. Türkiye Montreal Sözleşmesi'ni imzalamış, sözleşmeyi 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile kabul ederek 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Montreal Sözleşmesi, 04.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmesiyle, kendisinden önce havayolu taşımasını düzenleyen hukuk normlarının tek bir metinde toplanmasını sağlamış ve havayolu taşımasını düzenleyen en modern ve yeknesak uluslararası sözleşme olma niteliği kazanmıştır (UNCTAD, 2006: 4).

Havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak kabul edilen düzenlemelerin çokluğu nedeniyle, çalışmanın bu bölümünde, sistemi düzenleyen iki temel sözleşme olan Varşova Sözleşmesi ve Montreal Sözleşmesi, Varşova Sözleşmesi'ni tadil eden Lahey Protokolü ve akdi taşıyıcı – fiili taşıyıcı kavramlarını ilk defa düzenleyen Guadalajara Sözleşmesi de dikkate alınmak suretiyle, uygulama alanları, taşıyıcıya atfettikleri sorumluluğun kapsamına, muafiyetine ve sınırlandırılmasına ilişkin ihtiva ettikleri hükümler açısından karşılaştırmalı olarak incelenmiştir.

3.4.3.5.1. Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin Uygulama Alanı

Varşova Sözleşmesi'nin 1/1. ve 1/2. maddesinde sözleşmenin uygulama alanı düzenlenmekte ve sözleşmenin; "*uçak ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ve yük taşımalarına; (i) kalkış ve varış yerinin bulunduğu devletlerin her ikisinin de sözleşme tarafı olması durumunda ya da (ii) sözleşmede bir başka devletin ülkesinde duraklama yeri kararlaştırılmış ise, kalkış ve varış yeri devletlerinin sadece birinin sözleşme tarafı olması durumunda*" uygulanacağı belirtilmektedir. Wit (1995: 126), Varşova Sözleşmesi'nin neredeyse tüm dünya devletleri tarafından kabul edilmiş olması nedeni ile duraklama yerine ilişkin hükmün çok fazla uygulama alanı bulmadığını belirtmektedir.

Birden çok düzenlemeye sahip olan Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nde sorun, düzenlemelerden birine taraf olan devletin diğerine taraf olmaması durumunda ortaya çıkmaktadır. Taraflardan birinin, Varşova Sözleşmesi'nin ilk halinin tarafı olması, diğerinin de Varşova Sözleşmesi'ni tadil eden Lahey Protokolü'ne taraf

olması durumunda ortaya çıkacak uyuşmazlığa Varşova Sözleşmesi'nin ilk halinin uygulanması gerektiği değerlendirilmektedir. Nitekim Lahey Protokolü'nü kabul eden taraf devlet zaten zımnen Varşova Sözleşmesi'nin ilk halini de kabul etmiş sayılmaktadır. Wit (1995: 135), taraflardan sadece birinin fiili taşıyıcı - akdi taşıyıcı ayırımını gerçekleştiren Guadalajara Sözleşmesi'ne taraf olup, diğerinin Varşova Sözleşmesi ya da Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Sözleşmesi'ne taraf olması durumunda ise, uyuşmazlığı çözmekle yetkili mahkemenin bağlı olduğu devletin Guadalajara Sözleşmesi'ne taraf olmasıyla bu sözleşmenin uygulanabileceğini ifade etmektedir.

Varşova Sözleşmesi'nin uygulama alanını düzenleyen hükmü incelendiğinde, sözleşmenin sadece uluslararası havayolu taşımalarına uygulanabileceği tespit edilmektedir. Bunun yanısıra, Varşova Sözleşmesi'nin uygulanabilmesi için kullanılması gereken aracın ne olduğu net değildir. Şamlı (2008: 52), uygulama alanını belirten maddenin orijinal metninde taşımada kullanılan aracı tanımlamak amacı ile kullanılan "aircraft" kelimesinin her türlü hava aracını kapsadığını ifade ederken, Sözer (1977: 394) uçak dışında kalan diğer hava araçları ile gerçekleşecek taşımalara Varşova Sözleşmesi'nin uygulanamayacağını belirtmektedir.

Varşova Sözleşmesi'nin 2/2. maddesi, sözleşmenin uluslararası posta taşımacılığına uygulanamayacağını açıkça düzenlemektedir. Lahey Protokolü ile Varşova Sözleşmesi'nin uygulama alanına ilişkin olarak yapılan tek değişiklik de bu noktada toplanmaktadır. Nitekim Lahey Protokolü, Varşova Sözleşmesi'nin posta ve posta paketleri taşımasına uygulanamayacağını düzenleyerek, sözleşmenin uygulanamayacağı alanları ilk metne göre biraz daha genişletmiştir. Bunun yanısıra, Lahey ve Lahey-Visby Sözleşmeleri'nin aksine, Varşova Sözleşmesi'nin uygulanabilirliği için taşıma senedi düzenlenmesine gerek bulunmamakta ve taşıma senedinin yokluğu taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilememektedir[92].

[92] Varşova Sözleşmesi'nin 5/1. maddesinde; "*eşya taşıyan her taşıyıcı, göndericiye havayolu yük taşıma senedi olarak isimlendirilen bir belgeyi düzenleyerek temin etmesini, her gönderici de taşıyıcının bu belgeyi temin etmeyi kabul etmesini isteme hakkına sahiptir*" denilmekle, gönderenin taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkı olduğunu belirtilmektedir. Bu belgenin varlığı Varşova Sözleşmesi'nin uygulanabilirliği için gerekli olmasa da, belge önemli kanıt niteliği taşımaktadır. Nitekim Varşova Sözleşmesi'nin 11. maddesinde; "*hava yük senedi, taşıma anlaşmasının akdedildiğine, eşyanın teslim alındığına ve taşıma şartlarına, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil etmektedir*" denilmekle, bu özelliğe vurguda bulunulmaktadır.

Montreal Sözleşmesi'nin uygulama alanı, Varşova Sözleşmesi'nin Lahey Protokolü ile tadil edilmiş uygulama alanı ile benzerlik taşımaktadır. Metinler arasındaki tek farklılık, yine sözleşmenin uygulanamayacağı alanlara ilişkin maddesinde yer almakta ve Montreal Sözleşmesi, posta maddelerinin taşınmasında taşıyıcının sadece ilgili posta idaresine karşı sorumlu olduğunu ve posta maddelerinin taşınmasında sözleşmenin uygulama alanı bulamayacağını düzenlemektedir.

3.4.3.5.2. Varşova Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı

Lahey Kuralları'nın, CIM'in ve CMR'nin aksine, Varşova Sözleşmesi daha başladığı andan itibaren uluslararasıdır. Bunun nedeni Varşova Sözleşmesi'nden önce havayolu taşıyıcılarının sorumluluklarını düzenleyen herhangi bir ulusal düzenleme bulunmamasıdır (Briant, 1996: 45). Varşova Sözleşmesi'nin taslağını hazırlayanlar da, sözleşmenin hazırlandığı yıllarda havayolu taşıma sektörünün yeni doğmakta olması nedeniyle, havayolu taşıyıcısının sorumluluğunu diğer taşıma sistemlerinde olduğu kadar ağır düzenlememişlerdir.

Varşova Sözleşmesi'nin ne ilk metni ne de Lahey Protokolü ile tadil edilen metni ile taşıyıcı tanımlanmamıştır. Ancak, havayolu taşıyıcısının taşıma sözleşmesinin tarafı olan ve taşıma işinin icrasını bizzat taahhüt eden kişi olduğu kabul edilmektedir (Şamlı, 2008: 69). Akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı kavramlarını açıklayarak fiili taşıyıcıya atıfta bulunan ilk uluslararası düzenleme olan Guadalajara Sözleşmesi, bu anlamda önem taşımaktadır. Guadalajara Sözleşmesi, 1b maddesinde akdi taşıyıcı, 1c maddesinde ise fiili taşıyıcı kavramlarını tanımlamış ve 2. maddesinde taşımanın tamamından akdi taşıyıcının, fiilen gerçekleştirdiği taşımaya ilişkin olarak ise fiili taşıyıcının müteselsilen sorumlu olduğunu düzenlemiştir. Bunun yanısıra Guadalajara Sözleşmesi'nin 4. maddesi, taşıyıcılardan herhangi birine (fiili ya da akdi taşıyıcı) yapılacak bildirimin, diğeri bakımından da hüküm doğurduğunu düzenlemektedir. Montreal Sözleşmesi de 39. maddesi uyarınca akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı kavramlarını tanımamış, 40. maddesi ile akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı arasındaki sorumluluk dağılımını düzenlemiştir.

Taşıyıcının sorumluluğu Varşova ve Montreal Sözleşmeleri'nin 17. vd. maddeleri uyarınca düzenlenmiş ve kusur karinesine dayandırılmıştır. Taşıyıcının sorumlu olduğu süre, cismani zararlar için Varşova Sözleşmesi'nin 17. maddesi uyarınca düzenlenmiş ve "*bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, hava aracında veya hava aracına binme veya hava aracından inme tahliyelerinden biri sırasında meydana gelmiş ise, doğan zarardan, taşıyıcı sorumlu olacaktır*" denilmek sureti ile hava aracına binme ve inme arasındaki süre ile sınırlandırılmıştır. Montreal Sözleşmesi'nin 17. maddesi de bu hüküm paralelinde düzenlenmiştir. Ancak yük zararlarını düzenleyen her iki normun 18. maddesi, taşıyıcının sorumluluğunu yükün teslim alındığı an ile teslim edildiği an arasında tesis ederek, bu sorumluluğu cismani zararlara ilişkin olarak tesis edilen süreye kıyasen genişletmiştir.

Varşova Sözleşmesi'nin 18/3. ve Montreal Sözleşmesi'nin 18/4. maddesi çoklu taşıma açısından önem taşımaktadır. Nitekim madde metinleri; "*havayolu taşıması süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir havaalanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içermeyecektir. Bununla birlikte, böyle bir taşıma havayolu taşıması için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, ortaya çıkabilecek herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, havayolu taşıması esnasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu kabul edilecektir"* demek sureti ile havayolu taşımasının gerçekleşmesi için başka bir taşıma sisteminin kullanılması durumunda ortaya çıkan zararın, aksi ispat edilmedikçe, havayolu taşıma sistemi sırasında ortaya çıkmış olduğunu ve bu şekilde Varşova Sözleşmesi'nin ilgili hükümlerinin uygulanacağını düzenlemiştir. Bunun aksi yorumu ile yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmayan ve çoğu zaman yük ilgilisinin bilgisi dışında gerçekleşen farklı bir taşıma sistemi kullanımının, açık hükümler karşısında, Varşova ve Montreal Sözleşmeleri hükümlerinin kapsamı dışında kalacağı değerlendirilmektedir (Şamlı, 2008: 58).

Varşova Sistemi Düzenlemeleri uyarınca taşıyıcı, yükleri teslim aldığı an ile teslim ettiği ana kadar geçen zaman arasında, yüklerin kaybı, hasarı ve gecikmesinden[93] sorumludur. Taşıyıcının sorumluluğu, Lahey ve Lahey-Visby

[93] Varşova ve Montreal Sözleşmeleri'nin 19. maddelerinde; "*taşıyıcı, havayolu taşımasındaki yolcu, bagaj veya eşyanın gecikmesinden doğan zarardan sorumlu olacaktır*" denilmektedir. Burada sadece

Kuralları uyarınca düzenlendiği gibi "yüke özen" ve "aracın elverişliliği" yükümlülüklerinin ihlali ile sınırlı değildir. Bunun yanısıra, taşıyıcının sadece kendisinin değil; Varşova Sözleşmesi'nin 20. maddesinin tersi yorumundan kendi adamlarının, Varşova Sözleşmesi'nin Lahey Protokolü ile tadil edilen metninin 25A maddesinin tersi yorumundan kendi işçi ve adamlarının ve Montreal Sözleşmesi'nin 19. maddesinin tersi yorumundan ise kendi adam ve temsilcilerinin de görevlerine ilişkin kusurlarından sorumlu olduğu değerlendirilmektedir. Wit (1995: 130), taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu bu kişilerin, bağımsız sözleşenleri de kapsadığını belirtmektedir.

Varşova Sözleşmesi'nin 30. maddesi ve Montreal Sözleşmesi'nin 36. maddesi uyarınca zincirleme taşıma kavramı düzenlenmiş ve birbirini takip eden, birden çok taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen ve bu şekilde tek bir taşıma olarak kabul edilen taşımalarda her bir taşıyıcının; taşıma sözleşmesi hükümleri ile bağlı olup, taşımanın kendi yönetiminde icra edilen bölümü ile ilgili olarak sorumlu olduğu kabul edilmiştir. Bu noktada, Varşova Sistemi Düzenlemeleri ve CMR'nin zincirleme taşıma kavramını düzenleyen ilgili hükümleri arasında önemli bir farklılık olduğu tespit edilmektedir. Nitekim Varşova Sözleşmesi'nin ve Montreal Sözleşmesi'nin 1/3. maddeleri, tek bir taşıma olarak kabul edilecek taşımaları; "*birbiri ardınca gelen birkaç havayolu taşıyıcısı tarafından yapılan, tek bir anlaşma ya da anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olması fark etmeksizin tek bir iş olarak kabul edilmiş olan*" taşımalar olarak tanımlamış ve dolayısıyla zincirleme taşımanın gerçekleşebilmesi için, CMR uyarınca aranılan tek bir taşıma sözleşmesi altında kararlaştırılmış olma koşulunu aramamıştır. Ancak, tek bir iş olarak kabul edilme unsurunun tespitinin, tek bir sözleşme altında kararlaştırılmış olma unsurunun tespiti kadar kolay olmadığı düşünülmektedir.

Zincirleme taşımada taşıyıcıların sorumluklarının dağılımı Varşova Sözleşmesi'nin 30/3. maddesi ve Montreal Sözleşmesi'nin 36/3. maddesi ile düzenlenmiş ve yüke ilişkin sorumlulukta gönderenin ilk taşıyıcıya, teslim almaya yetkili alıcının ise son taşıyıcıya karşı dava açma hakkı bulunduğu belirtilmiştir. Bu kişilerin ayrıca, zararın gerçekleştiği taşıma bölümünü üzerine alan taşıyıcıya karşı da dava açabileceği düzenlenmiştir. Zincirleme taşımada taşıyıcıların sorumluluğu,

---

uçuş esnasında değil, taşımanın taşıyıcı tarafından üstlenilen herhangi bir safhasında meydana gelen gecikme de bu madde kapsamında değerlendirilecektir (Şamlı, 2008: 59).

CMR'de olduğu gibi, açıkça madde metinlerinde düzenlendiği üzere müşterek ve müteselsildir. Dolayısıyla her bir taşıyıcının, zararın tamamını gidermek yükümlülüğü bulunmakta ve zararın tamamını gideren taşıyıcının, kusuru ölçüsünde diğer taşıyıcılara rücu etme zorunluluğu bulunmaktadır.

Varşova Sözleşmesi'nin 26. maddesinde gözle görülür zarar ve gözle görülmeyen zarar kavramları arasında farklılık gözetilmemiş ve (i) yük hasarının, öğrenildiği anda derhal ve herhalde yüklerin teslim alınmasını takiben 7 gün içerisinde, (ii) teslimde gecikmenin ise, yükün teslim alındığı ya da alınması gereken tarihten itibaren 14 gün içerisinde taşıyıcıya bildirilmesi gereği düzenlenmiştir. Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Sözleşmesi ve Montreal Sözleşmesi ise; (i) yük hasarının öğrenildiği anda derhal ve herhalde yüklerin teslim alınmasını takiben 14 gün içerisinde, (ii) teslimde gecikmenin ise, yükün teslim alındığı ya da alınması gereken tarihten itibaren 21 gün içerisinde taşıyıcıya bildirilmesi gereğini düzenlemiştir. Bunun yanısıra, taşıyıcıya karşı açılacak tazminat davalarının, Varşova Sözleşmesi'nin ilk metni ve Lahey Protokolü ile tadil edilen metnin 29. maddesi uyarınca; yükün varma yerine ulaşıldığı tarihten ya da ulaşılması gereken tarihten ya da taşımanın durduğu tarihten itibaren 2 yıl içerisinde açılması gerektiği düzenlemiştir.

3.4.3.5.3. Varşova Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti

Varşova Sözleşmesi'nin 20. ve 21. maddeleri uyarınca taşıyıcı; (i) zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldığını veya bu tedbirleri alma imkânı bulunmadığını, (ii) zararın teknik kusur neticesinde doğduğunu veya (iii) zararın birleşik kusur neticesinde doğduğunu ispatlamasıyla kısmen ya da tamamen sorumluluktan muaf tutulabilmektedir. Lahey Protokolü değişiklikleri ile teknik kusura ilişkin muafiyet nedeni Varşova Sözleşmesi'nin kapsamından çıkarılarak, yükün doğasından kaynaklanan zararlara ilişkin olarak sorumsuzluk anlaşması yapılmasına imkân tanınmıştır. Montreal Sözleşmesi ile de muafiyet nedenleri sözleşmenin 18/2. maddesinde liste halinde sıralanmıştır.

Varşova Sözleşmesi'nin 20. maddesi uyarınca, taşıyıcının sorumluluktan muaf tutulabilmesi için; "*kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldıklarını ve kendisi ve adamları için bu gibi tedbirleri almak imkânının bulunmadığını ispatlaması*" gerekmektedir. Madde metnindeki "gerekli tüm tedbirler" teriminin, Lahey Kuralları'nın 4. maddesi ile düzenlenen "özen yükümlülüğü"ne paralel bir anlamda kullanıldığı ve taşıyıcıya makul özeni gösterdiğini ispatlama yükümlülüğü yüklediği tespit edilmektedir (Briant, 1996: 48).

Taşıyıcının, sorumluluktan muaf olmasını sağlayan bir diğer muafiyet nedeni ise Varşova Sözleşmesi'nin 20/2. maddesi uyarınca düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca taşıyıcı; "*bagaj ve yük taşıması bakımından, zararın pilotajdaki, uçağa yapılan yer hizmetlerindeki veya seyrüseferdeki bir hatadan kaynaklandığını ve kendisinin ve adamlarının, tüm diğer hususlarda zararı önlemek için gerekli tüm tedbirleri aldığını"* kanıtlaması durumunda sorumluluktan muaf tutulabilmektedir. Bu düzenlemenin, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları ile kabul edilen ancak eleştirilmesi nedeni ile Hamburg Kuralları ile kaldırılan, teknik kusurdan sorumsuzluk hükümlerine paralel olduğu değerlendirilmektedir. Taşıyıcının, teknik kusurdan kaynaklanan zararlar bakımından sorumluluktan muaf tutulmasına neden olan bu düzenleme, Varşova Sözleşmesi'ni tadil eden Lahey Protokolü ile kaldırılmış ve Montreal Sözleşmesi'nde de yer almamıştır.

Taşıyıcının, Varşova Sözleşmesi uyarınca sorumluluktan kurtulmak amacıyla dayanabileceği son muafiyet nedeni ise, sözleşmenin ilk metni ve Lahey Protokolü ile tadil edilen metnin 21/2. maddesinde yer alan, birleşik kusurun varlığıdır. Madde, zarar görenin zarara sebep olduğunun veya zararda ihmal ve katkısının bulunduğunun ispatlanması durumunda, mahkemenin kendi kanun hükümlerine göre taşıyıcıyı kısmen ya da tamamen sorumluluktan muaf tutabileceğini düzenlemektedir.

Varşova Sözleşmesi'nin ilk metninde düzenlenen muafiyet nedenlerinin, teknik kusur hariç, Lahey Protokolü ile değiştirilmemiş olduğu açıklanmıştır. Ancak, Lahey Protokolü'nün, taşıyıcının sorumluluktan muafiyetine yönelik olarak gerçekleştirmiş olduğu düzenlemeler bununla sınırlı değildir. Lahey Protokolü ile Varşova Sözleşmesi'nin 23. maddesine eklenen hüküm uyarınca; taşınan yükün doğasından veya ayıbından kaynaklanan kayıp veya zarara ilişkin olarak, taşıyıcı ve

taşıtan arasında bir sorumsuzluk anlaşması akdedilebilmektedir. Ancak bu gibi durumlarda, taşıyıcının doğrudan Varşova Sözleşmesi'ne dayanarak sorumluluktan muaf olmadığı sadece, taraflar arasında özel bir sorumsuzluk sözleşmesi düzenlenmesine imkân verildiği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla Lahey Protokolü ile Varşova Sözleşmesi'ne getirilen bu muafiyet nedeninin, diğer iki muafiyet nedenine kıyasen taşıyıcıya ikincil bir koruma sağladığı tespit edilmektedir.

Montreal Sözleşmesi, 18/2. maddesinde, havayolu taşıyıcısının sorumluluktan muafiyet nedenlerini liste halinde düzenlemektedir. Buna göre taşıyıcı, zararın; yükün doğasından veya ayıbından, kendisi ve adamları dışındaki bir kimse tarafından hatalı paketlenmesinden, bir savaş veya silahlı çatışma durumundan veya yükün giriş-çıkış veya transit geçişi ile ilgili kamu otoritesinin tamamlanmış bir fiilinden kaynaklandığını ispatlarsa sorumluluktan muaf olabilmektedir. Montreal Sözleşmesi uyarınca düzenlenen muafiyet listesi incelendiğinde, taşıyıcının sorumluluk muafiyetinin, Varşova Sözleşmesi'nin ilk metni ve Lahey Protokolü ile tadil edilen metnine göre oldukça farklılaştığı sonucuna varılmaktadır.

Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin gecikme zararlarına ilişkin olarak birbirlerine benzer hükümler içerdiği değerlendirilmektedir. Bu düzenlemeler uyarınca taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının, zararı önlemek için gerekli tüm tedbirleri aldığını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, gecikmeye ilişkin zararlardan sorumlu olmamaktadır. Ancak, Varşova Sözleşmesi ve sözleşmenin Lahey Protokolü ile tadil edilmiş metni ile Montreal Sözleşmesi'nin ilgili hükümleri arasında kavramsal bir farklılık bulunmaktadır. Nitekim Montreal Sözleşmesi, taşıyıcının gecikme zararlardan muaf tutulabilmesi için, seleflerinde kullanılan "gereken tedbirleri almış olma" şartı yerine "makul olarak beklenebilecek tüm tedbirleri almış olma" şartını düzenleyerek, hükmün uygulama alanını taşıyıcı aleyhine ağırlaştırmıştır.

3.4.3.5.4. Varşova Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Havayolu taşıyıcısının, sorumlu olduğu süre içerisinde gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarına ilişkin olarak, Varşova Sözleşmesi uyarınca

düzenlenen muafiyet nedenlerinden yararlanamaması durumunda, diğer tüm uluslararası taşıma sözleşmelerinde öngörülmüş olduğu gibi sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunmaktadır. Ancak, taşıyıcının ödemesi gereken tazminatın hesaplanma usulü, CMR'de olduğu gibi, Varşova Sözleşmesi'nde de düzenlenmemiştir. Böylece, ortaya çıkan zararın kapsamına, mahrum kalınan kar gibi dolaylı zararlar da eklenebilmektedir (Yazıcıoğlu, 2000a: 147).

Yükün ya da bagajın kaybı ya da hasarı durumunda ortaya çıkacak zararın üst sınırı, Varşova Sözleşmesi'nin 22/2. maddesinde düzenlenmiş ve bu sınır kayıp ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 250 Frank olarak belirlenmiştir. Ancak, yük taşıyıcıya verilirken, yükün teslim sırasındaki değerine ilişkin olarak özel bir bildirimde bulunulmuş ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödenmiş ise, bu meblağın Varşova Sözleşmesi uyarınca öngörülen sorumluluk sınırının yerine geçeceği de aynı madde metni içerisinde yer almaktadır. Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Sözleşmesi'nde bu noktada bir değişiklik yapılmış ve sorumluluğun sınırı yerine geçecek meblağın tespitinde, yükün teslim sırasındaki değeri yerine yükün varma yerinde teslim edilmesinden kazanılacak menfaatin esas alınacağı düzenlenmiştir. Bunun yanısıra Lahey Protokolü Varşova Sözleşmesi'ne 25A maddesini ekleyerek, taşıyıcının yüke ilişkin sorumluluğunun, yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 17 ÖÇH ile sınırlı olduğunu ve sorumluluğun sınırlandırılması hakkından taşıyıcının adamlarının da, görev sınırları dahilinde hareket ettiklerini kanıtlamaları şartıyla, yararlanabileceklerini düzenlemiştir.

Montreal Sözleşmesi ise 22/2. maddesinde, Varşova Sözleşmesi'nin ilk metninden farklı ve fakat Lahey Protokolü ile tadil edilen metnine paralel olarak, taşıyıcının sorumluluğunun; (i) bagaj taşımasında beher kişi için 1.000 ÖÇH ile sınırlı olduğunu, (ii) yük taşımasında ise yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 17 ÖÇH ile sınırlı olduğunu düzenlemiştir.

Taşıyıcının, her üç düzenleme uyarınca sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanmasını engelleyen ortak neden; taşıyıcının zararın ortaya çıkmasında kastının bulunmasıdır. Bu kastın ölçüsü ve kasıtlı davranışı sergileyen kişilerin kapsamı düzenlemeler arasında farklılık göstermektedir. Nitekim Varşova Sözleşmesi'nin 25/1. maddesi uyarınca; "*zararın taşıyıcının kastı ya da kasta eşdeğer kusurundan kaynaklanması*", Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova

Sözleşmesi'nin 25A maddesi uyarınca; "*zararın taşıyıcının ya da görevleri çerçevesinde hareket eden adamlarının zarar vermek kastıyla ya da zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları hareketten kaynaklaması*" ve Montreal Sözleşmesi'nin 22/5. maddesi uyarınca; "*taşıyıcının, adamlarının ya da temsilcilerinin zararın ortaya çıkmasında kastlarının bulunması ya da zararın oluşacağını öngörebilmesi"* durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacağı düzenlenmektedir.

3.4.3.5.5. Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Varşova Sözleşmesi'nin ilk metni ve Lahey Protokolü ile tadil edilen metninde, sorumluluk sigortası himayesine ilişkin hüküm bulunmamaktadır. Montreal Sözleşmesi ise 50. maddesi ile "*taraf devletler taşıyıcılarını, işbu sözleşmeye ilişkin sorumluluklarını himaye altına alacak sigorta tesisinde mecbur tutmalıdır*" demek suretiyle, sorumluluk sigortası himayesini düzenleyen, bu himayeyi zorunlu tutan ve bu yönüyle çalışma açısından önem taşıyan ilk uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemesi olmuştur.

3.4.3.6. Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar (CIM-COTIF)

14.10.1890 tarihinde kabul edilen "Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşme**"** (CIM), demiryollarının hızla yükselen ticari başarısı ve bu başarı dolayısıyla sistemin bir uluslararası hukuk normu ile düzenlemesi gereği üzerine hazırlanan ilk uluslararası taşıma sözleşmesidir.

Demiryolu ile yolcu taşınmasına ilişkin ilk uluslararası sözleşme ise 07.02.1970 tarihinde "Demiryoluyla Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşınmasına İlişkin Sözleşme" (CIV) adı altında hazırlanmıştır. CIM ve CIV ise, 09.05.1980 tarihinde, OTIF tarafından hazırlanarak 01.05.1985 tarihinde yürürlüğe giren COTIF içerisinde birleştirilmiştir. Bu sözleşme de 03.06.1999 tarihli Vilnius Protokolü ile tadil edilerek 01.06.2006 tarihinden bu yana uygulanmaktadır. COTIF'in A eki demiryolu

ile yolcu taşımasını düzenlemekte ve CIV - COTIF olarak adlandırılmaktadır. COTIF'in B eki ise demiryolu ile yük taşımasını düzenlemekte ve CIM - COTIF olarak adlandırılmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde CIM - COTIF'in uygulama alanı, taşıyıcıya atfettiği sorumluluk, bu sorumluluğunun muafiyeti ve sınırlandırılmasına ilişkin olarak ihtiva ettiği hükümler incelenmektedir. CIM - COTIF'in hazırlanmasında CIM kuralları model olarak alınmış ve bu sözleşmenin birçok hükmü, CMR'nin bazı hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır (Wit, 1995: 109).

3.4.3.6.1. CIM-COTIF'in Uygulama Alanı

CIM-COTIF, 1/1. ve 1/2. maddesi uyarınca; "*yükün teslim alındığı yer ile teslim edilmesi için öngörülen yerin iki farklı devlette bulunması ve bu yerlerden birinin sözleşmeye taraf olması halinde, ücret karşılığında demiryoluyla yapılan tüm yük taşıma sözleşmelerine*" uygulanmaktadır. Madde hükmünden, sözleşmenin sadece ücret karşılığında yapılan uluslararası demiryolu taşımalarına uygulanacağı sonucuna varılmaktadır. Ancak, sözleşmenin uygulanabilmesi için önemli iki şart daha bulunmaktadır. Nitekim CIM-COTIF'in uygulanabilmesi için, sözleşmenin; (i) 6/6. maddesi uyarınca taşımanın tamamını düzenleyen bir demiryolu taşıma belgesinin[94] (CIM consignment note) bulunması ve (ii) 1/4. maddesi uyarınca taşımanın münhasıran sözleşmenin ekinde bulunan demiryolu hatlarınca gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Wit, 1995: 109). CIM-COTIF'in uygulanabilmesi için demiryolu taşıma belgesinin düzenlenmesi gerekliliği, Lahey ve Lahey-Visby

[94] CIM – COTIF'in 7/1. maddesi uyarınca, taşıma belgesinde yer alması zorunlu hususlar; "*belgenin düzenlendiği yer ve tarih, göndericinin adı ve adresi, taşıma sözleşmesini akdeden taşımacının adı ve adresi, belirtilen taşımacı değilse, eşyanın gerçekte teslim edildiği kişinin adı ve adresi, eşyanın teslim alındığı yer ve tarihi, eşyanın teslim edileceği yer, alıcının adı ve adresi, eşyanın cinsinin ve ambalaj türünün adı, koli adedi ve parça eşyaların tanımlanması için gerekli özel numaralar ve işaretler, tam vagonla taşıma durumunda vagon numarası, kendi tekerlekleri üzerinde seyreden demiryolu aracı eşya olarak taşımaya verilmişse, numarası, çoklu taşıma birimi durumunda, kategorisi, numarası veya tanımlanmaları için gerekli diğer nitelikleri, eşyanın brüt ağırlığı veya başka şekillerde ifade edilen eşya miktarı, gümrük veya diğer idari makamlarca istenilen taşıma belgesine iliştirilmiş veya usulüne uygun şekilde belirtilmiş bir makamın nezdinde veya sözleşmede belirtilen bir organ nezdinde taşımacının tasarrufunda tutulmuş dokümanların detaylı dökümü, alıcı tarafından ödenmesi gerektiği ölçüde, taşımaya ait ücretler (taşıma ücreti, ek masraflar, gümrük vergileri ve sözleşmenin akdinden teslime kadar doğan diğer masraflar) veya masrafların alıcı tarafından borçlanıldığını gösterir diğer tüm bilgiler, tüm aksi şartlara karşın, taşımanın CIM-COTIF'e tabi olduğuna dair bilgi"* olarak belirtilmektedir.

Kuralları'nın konşimento düzenlenmeksizin uygulanamayacağı kuralına paralellik taşımakta ve sözleşmenin uygulama alanını daraltmaktadır.

CIM – COTIF, CMR gibi, çoklu taşımaya ilişkin önemli hükümler ihtiva etmektedir. CIM – COTIF'in uygulama alanının tespit edildiği 1/3. maddesinde; "*tek bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden uluslararası bir taşımanın, sınır ötesi demiryolu taşımasına ilave olarak, bir üye devletin dâhili trafiğinde denizyolu veya karayolu ile taşımayı içermesi halinde"* CIM-COTIF'in, uygulanabileceği belirtilirken, aynı maddenin 4. fıkrası; "*denizyolu taşımasının veya içsuyolu taşımasının, ancak CIM-COTIF'in 24/1. maddesinin atıfta bulunduğu hatlarda gerçekleştirilmesi durumunda*" CIM-COTIF'in uygulanabileceğini belirterek sözleşmenin denizyolu taşımasına da uygulanabilmesi için ek bir şart düzenlemiştir. Bu liste içerisinde sadece demiryolu hatları ve feribot bağlantılı demiryolu hatları değil, aynı zamanda bu hatlar tarafından yönetilen ya da bu hatlar adına yönetilen tamamlayıcı karayolu ve denizyolu hizmetleri de bulunmaktadır. Bunun yanısıra, CIM – COTIF'in 38. maddesinde demiryolu-denizyolu çoklu taşımalarında taşıyıcının yararlanabileceği ve çalışmanın ilerleyen kısımlarında açıklanan ek muafiyet hükümleri düzenlenmiştir.

3.4.3.6.2. CIM-COTIF Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı

CIM-COTIF'in 3/a maddesi uyarınca taşıyıcı; "*kurallar gereği göndericinin taşıma sözleşmesi yaptığı, akdi taşıyıcıyı veya bu sözleşme uyarınca sorumlu olan takip eden kişi*"yi ifade etmektedir. Madde hükmü incelendiğinde, sözleşmenin, taşıyıcı sıfatını esas olarak gönderen ile taşıma sözleşmesi akdeden tarafa atfettiği ancak "sorumlu olarak takip eden taşıyıcı" kavramı ile fiili taşıyıcı kavramına da yer verdiği değerlendirilmektedir. Nitekim sözleşmenin 27/1. ve 27/2. maddelerinde; "*taşıyıcının, kendisine taşıma sözleşmesinde tanınan bir yetki dahilinde veya haricinde, taşımanın ifasını tamamen veya kısmen bir taşeron taşıyıcıya bırakması durumunda, taşımanın tümüne ilişkin olarak sorumlu olacağı ancak taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen tüm hükümlerin kendisi tarafından gerçekleştirilen taşımada taşeron taşıyıcının sorumluluğuna da uygulanacağı*" düzenlenmektedir. Bu şekilde, taşeron taşıyıcı olarak adlandırılan işletmenin, diğer uluslararası taşıma

sözleşmelerinde fiili taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak kabul edilen düzenlemelere paralel olarak, taşıyıcıyla birlikte müştereken ve müteselsilen sorumlu olduğu sonucuna varılmaktadır[95].

Taşıyıcının sorumluluğu CIM-COTIF'in 23. maddesi uyarınca düzenlenmiş ve "*taşıyıcı, yükün teslim alınmasından[96] teslim edilmesine kadar geçen sürede, yükün kaybından, kısmi kaybından[97], hasarından ve kullanılan demiryolu alt yapısı ne olursa olsun teslim süresinin aşılmasından doğan zarardan"* sorumlu tutulmuştur. Yükün teslimine ilişkin olarak, CIM-COTIF'in 16. maddesinde, tam vagon ile parça yük taşımasına göre farklılaşan taşıma ve gönderme süreleri belirlenmiştir[98]. Ancak, tespit edilen bu sürelerin; hatların ray aralıklarının farklı olması, denizyolu içsuyolu taşıma sisteminin kullanılmış olması, demiryolu bağlantısının olmaması nedeniyle karayolundan geçilmesi zorunluluğunun bulunması ya da trafiğin anormal gelişimi ile anormal işletme güçlüklerine yol açan olağanüstü şartların bulunması gibi durumlarda uzatılabileceği belirtilmiştir.

Taşıyıcının CIM-COTIF uyarınca tesis edilen sorumluluğu sadece kendi eylem ve ihmallerinden kaynaklanmamaktadır. Sözleşmenin 40. maddesi taşıyıcının; "*taşımanın gerçekleştirilmesi için başvurduğu servisteki görevlilerin ve diğer tüm personelin eylem ve ihmallerinden, bu görevli ve personelin görevlerinin ifası içinde*

---

[95] Nitekim CIM – COTIF'in 49. maddesi uyarınca; "*taşıma ücretlerini veya taşıma sözleşmesinden doğan diğer alacakları çıkışta veya varışta tahsil eden veya bu ücret veya diğer alacakları tahsil etmiş olması gereken her taşıyıcının ilgili taşıyıcılara hisselerini ödemesi gereklidir"* denilmiş ve maddenin ikinci fıkrası uyarınca fiili taşıyıcı ile akdi taşıyıcı arasında yapılan bu paylaşımın, zincirleme taşıyıcılar için de geçerli olduğu düzenlenmiştir. CIM-COTIF'in 50. maddesinde; "*zarara neden olan taşıyıcı bundan tek başına sorumludur, zarara birçok taşımacı neden olduğu zaman, bunlardan her biri neden oldukları zarardan sorumludur. Eğer ayrım mümkün değilse, tazminat aralarında pay edilir, eğer zarara hangi taşıyıcının neden olduğu ispatlanamazsa, tazminat, zarara kendilerinin neden olmadığını ispatlayanlar hariç, taşımaya katılan tüm demiryolları arasında pay edilir, taksimat taşıyıcıların her birine düşen taşıma ücreti kısmı ile orantısal olarak yapılır*" denilmekle, müteselsil sorumluluğun esası olarak rücu paylaşımı düzenlemiştir. Bu iki hüküm de emredici değildir. Nitekim CIM – COTIF'in 53. maddesi bu düzenlemelerin aksine, taşıyıcıların aralarında sözleşme yapabileceğini ve sorumluluk paylaşımını farklı esaslara dayandırabileceklerini hükmetmektedir.

[96] Koban ve Keser (2010: 216), taşıyıcının sorumluluğunun, tarafların birbirlerine uygun irade açıklamaları ile eşyanın taşınmak üzere demiryolunun hâkimiyeti altına alınmasıyla başladığını ifade etmektedir.

[97] CIM – COTIF'in 29. maddesi uyarınca; "*şayet eşya, alıcıya teslim süresinin bitimini takip eden otuz gün içinde teslim edilmemiş veya alıcının emrine verilmemişse, hak sahibi eşyayı başka kanıtlar sunmak zorunda kalmaksızın, kaybolmuş telakki edebilir*" denilmekle, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 30 gün içerisinde teslim edilmemesi durumunda kayıp sayılabileceği düzenlenmiştir. Gönderen veya alıcı başka bir delile gerek kalmaksızın eşyanın kaybedildiğine ilişkin mahkemeden "gaiplik kararı" çıkartabilmektedir (Görçün ve Görçün, 2010: 209).

[98] Teslim süresi, taşıma ve gönderme süresi olarak ikiye ayrılmışsa da aslında bir bütündür. Gönderme süresinin aşılmış olmasına rağmen sonradan taşımanın hızlanması ile eşya teslim süresi içerisinde gönderilene ulaşmışsa, gecikmeden söz edilemeyecektir (Koban ve Keser, 2010: 216).

hareket etmeleri halinde" sorumlu olduğunu ve devamla "*taşımanın gerçekleştiği demiryolunun alt yapısında görev yapan idarecilerin, taşımanın gerçekleştirilmesi için taşıyıcının başvurduğu servisteki görevliler*" kavramına dâhil olduğunu düzenlemiştir.

CIM – COTIF'de, CMR ve Varşova Sözleşmeleri paralelinde, "zincirleme taşıma" kavramı da düzenlenmiştir. Sözleşmenin 26. maddesi; "*tek bir taşıma belgesine konu teşkil eden bir taşımanın, birçok taşeron taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, yükü taşıma belgesi ile birlikte teslim alan her taşıyıcının, taşıma belgesinin özel koşullarına göre taşıma sözleşmesine katıldığını ve bundan doğan görevleri üstlendiğini ve bu durumda, her taşıyıcının teslime kadar toplam parkurdaki taşımanın ifasından sorumlu olduğunu"* düzenlemekle, zincirleme taşıyıcıların müteselsilen sorumlu olduğuna hükmetmiştir. Madde metni incelendiğinde CIM-COTIF'de, CMR'de olduğu gibi, zincirleme taşımanın varsayılabilmesi için tek bir taşıma belgesine konu olma şartı arandığından, Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nde olduğu gibi tek bir taşıma sözleşmesi aranmaması serbestîsinin bulunmadığı düşünülmektedir.

CIM-COTIF'in 44. maddesi uyarınca, hak sahibi olarak nitelendirilen kişilerin[99]; (i) 42. madde uyarınca gözle görülür zararlara ilişkin derhal ve mümkünse taşıyıcının huzurunda, (ii) 47/2. madde uyarınca gözle görülmeyen zararlar için zararın tespitinden hemen sonra ve herhalde teslim aldığı tarihten itibaren yedi gün içinde ve (iii) geç teslime ilişkin zararlar için ise teslim aldıkları ya da teslim almaları gereken tarihten itibaren altmış gün içinde ihbarda bulunmaları gerekmektedir. Taşıyıcıya karşı açılacak davalar ise, CIM-COTIF'in 48. maddesi uyarınca; (i) tamamen kayıp zararlarında teslim süresinin bitimini takip eden otuzuncu günden itibaren, (ii) kısmi kayıp, hasar veya geç teslim zararlarında teslimin yapıldığı günden itibaren ve (iii) diğer tüm hallerde hakkın kullanılabildiği günden itibaren bir yıl içerisinde açılmalıdır. CIM – COTIF, bazı durumlar için belirtilen dava açma süresini iki yıla çıkartmıştır. Bu durumlar; (i) taşıyıcı tarafından alıcıdan tahsil edilen bir ödemenin geri ödenmesine, (ii) taşıyıcı tarafından yapılan bir satıştan elde edilen

[99] Alıcının herhangi bir çekince belirtmeksizin eşyayı kabul etmesi durumunda, eşyayı tam ve eksiksiz olarak kabul ettiği ve dava açma hakkını kaybettiği değerlendirilmektedir. Gönderenin dava açma hakkını kullanabilmesi için, taşıma belgesinin ikinci nüshasını ibraz edebilmesi gerekmektedir (Görçün ve Görçün, 2010: 219).

gelirin ödenmesine ve (iii) gerek böyle bir zararı teşvik etmek niyetiyle, gerekse sonucunu düşünmeden ve bu tür bir zararın muhtemelen doğabileceği bilinci ile yapılan bir eylem veya ihmalden doğan zararlara ilişkin davalardır.

3.4.3.6.3. CIM-COTIF Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti

CIM – COTIF'in 23/2. maddesi kayıp, hasar veya teslim süresinin aşılmasının, "hak sahibinin bir hatasından, hak sahibinin bir talimatından, yüklerin kendi bozukluğundan (içten bozulma, yolda fire[100] vb.) veya taşıyıcının önleyemeyeceği durumlardan[101] veya çare bulamayacağı sonuçlardan" kaynaklanması ve taşıyıcının bu nedeni ispat etmesi durumunda, sorumluluktan muaf tutulabileceğini düzenlemektedir. Bunun yanısıra, aynı maddenin son fıkrasında kayıp veya hasarın:

(i) Genel taşıma koşulları gereği, taşımanın açık vagonlarla gerçekleştirilmesinden,

(ii) Ambalajlanmadığı veya kötü ambalajlandığında, türleri gereği kayıp veya hasar tehlikesine maruz olan yükler için, ambalaj yokluğu veya kusurundan,

(iii) Yüklerin gönderici tarafından yüklenmesi veya alıcı tarafından boşaltılmasından,

---

[100] Ancak, CIM – COTIF'in 31. maddesinde, yolda belli sınırlara kadar fire verilmesi durumunda, sorumluluk muafiyetlerinden yararlanılmasına gerek olmaksızın, taşıyıcının sorumlu olmayacağı düzenlenmektedir. Nitekim madde metninde; "*türü nedeniyle yalnızca taşıma olayı ile yolda fireye genel olarak maruz kalan eşyalar konusunda, taşıyıcı gerçekleştirilen parkur ne olursa olsun, sadece, aşağıdaki toleransları geçen fire kısmını karşılar: sıvı veya nemli durumda taşımaya verilmiş eşyalar için yüzde iki, kuru eşyalar için ağırlığın yüzde biri"* denilmekle, sıvı veya nemli durumlarda verilen %2, kuru eşyalarda verilen %1 fire oranı taşımanın gereği kabul edilmiş ve bu gibi durumlarda taşıyıcıya herhangi bir sorumluluk atfedilemeyeceği düzenlenmiştir.

[101] İngiliz Mahkemesi, 06.11.1984 tarihinde vermiş olduğu "*J.J. Silber Ltd. and others v. Islander Trucking Ltd.*" kararında (www.unidroit.info); "*taşıyıcının önleyemeyeceği durumların, taşıyıcı en yüksek özeni gösterse dahi önleyemeyeceği durumlar olarak"* yorumlanması gerektiğini ifade etmiştir. Görçün ve Görçün (2010: 203), bu duruma örnek olarak deprem, sel vb. doğal afetler ile hırsızlık, gasp, silahlı soygun vb. adli olaylar gibi mücbir sebepler ve zorlayıcı durumları örnek olarak göstermektedir.

(iv) Yükün bizzat cinsine bağlı nedenlerle, özellikle kırılması, paslanması, içten ve kendiliğinden bozulması ile kısmen veya tamamen kayıp veya hasara uğrayabilmesinden[102],

(v) Kolilerin, düzensiz, yanlış veya eksik ifadesi veya numaralanmasından,

(vi) Canlı hayvan taşınmasından[103] ve

(vii) Taşıma belgesinde ya da gönderici ve taşıyıcı arasında akdedilen sözleşmeler veya kabul edilen geçerli hükümler gereği, muhafız refakati altında gerçekleştirilmesi gereken taşımanın, muhafız refakatinin önlemeyi amaçladığı bir riskten kaynaklanması ve taşıyıcının bunu ispatlaması durumunda, sorumluluktan muaf tutulabileceğini düzenlemektedir. Ancak, bu durumda hak sahibinin, zararın bu durumlardan birinin sonucu olarak oluşmadığını ispatlama hakkı da bulunmaktadır.

CIM-COTIF'in, taşıyıcının sorumluluktan muafiyetine ilişkin olarak 23. maddesinde yer verdiği genel muafiyet hükümlerinin yanısıra, özel muafiyet hükümleri de bulunmaktadır. CIM-COTIF'in 9. maddesi uyarınca; demiryoluyla tehlikeli madde taşımacılığını düzenleyen RID gereği düzenlenen belgenin gerektirdiği kayıtların gönderici tarafından ihmal edilmesi durumunda, taşıyıcının, teslim alma anında yüklerin tehlikeli olduğunu bildiği durumlar hariç, tazmine konu edilmeksizin, yükleri her an şartlara göre boşaltabileceği, imha edebileceği ve zararsız kılabileceği düzenlenmektedir. Tehlikeli maddenin yanısıra nükleer bir kazanın neden olduğu zararlara ilişkin olarak da, taşıyıcının sorumlu olmadığı CIM – COTIF'in 39. maddesi ile düzenlenmiştir. Bunun yanısıra, aynı sözleşmenin 13/2. maddesi uyarınca göndericinin, kendisi tarafından yapılan hatalı yüklemenin tüm sonuçlarından sorumlu olduğu ve taşıyıcının bu nedenle uğradığı zararı telafi etmesi gereği düzenlenmektedir.

[102] Görçün ve Görçün (2010: 202) bu duruma örnek olarak; gönderen tarafından vakumlu poşetler içerisinde teslim edilen yeşil mercimeklerin varış noktasında kurtlandığının tespit edilmesi durumunu göstermekte ve poşetlere dışarıdan müdahale edilmemiş ise (taşıma sırasında açılmamış ve yırtılmamış) taşıyıcının sorumluluğu bulunmadığını değerlendirmektedir.

[103] Canlı hayvan taşımacılığında, taşıyıcı, gereken tüm önlemlerin alınmasına rağmen, taşınan hayvanın ölmesine ya da hastalanmasına engel olamıyorsa, söz konusu durum mücbir sebep sayılmakta ve taşıyıcının meydana gelen zararı tazmin etme yükümlülüğü bulunmaktadır (Görçün ve Görçün, 2010: 204).

CIM-COTIF'de yer alan son muafiyet nedeni ise, sözleşmenin 38. maddesi uyarınca düzenlenmiştir. Bu maddede CIM'e kayıtlı hatlarda gerçekleşecek bir denizyolu ile demiryolu çoklu taşımasında, zararın; (i) taşıyıcının kendi eylemi veya kendi hatasından ya da kaptanın, denizcilerin, gemi kılavuzunun veya görevlilerinin eylemi veya hatasından kaynaklanmaksızın oluşan yangın nedeniyle ortaya çıkması, (ii) hayat veya denizdeki canlıları kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden kaynaklanması, (iii) göndericinin rızası ile güverte üzerine yüklenen ve vagon üzerinde olmayan yükler üzerinde oluşması ve (iv) deniz kaza ve tehlikelerinden kaynaklanması durumunda, taşıyıcının sorumluluktan muaf olacağı belirtilmektedir. Ancak bunun aksinin hak sahibi tarafından ispatı, aynı maddenin üçüncü fıkrası uyarınca mümkündür.

3.4.3.6.4. CIM-COTIF Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması

CIM – COTIF uyarınca, taşıyıcının yüklere ilişkin kayıp, hasar ve geç teslim zararları nedeniyle oluşan sorumluluğunun, karşılık geldiği değerin hesaplanma usulü düzenlenmiştir. CIM – COTIF'in 30. maddesi uyarınca, taşıyıcının; "*yükün tamamen veya kısmen kaybı durumunda, diğer tüm zarar ve kayıplar dışında; (i) borsadaki kura göre, (ii) yoksa piyasadaki cari bedele göre ve (iii) her ikisi de yoksa yükün teslim alındığı gün ve yerdeki aynı tür ve kaliteden mevcut değerine göre hesap edilen bir tazminatı"* ödemekle yükümlü olduğu ifade edilmiştir. Görçün ve Görçün'e (2010: 212) göre, kaybedilen yük bedelinin yanısıra; ödenmiş ise taşıma ücreti, gümrük vergileri, dolaylı zararlar (pazar ve müşteri kaybı, üretim hacminin daralması, sıralı işlerin aksaması vb.) ve diğer muhtemel zarar ve masraflar da tazminat tutarı üzerine eklenebilmektedir. CIM-COTIF'in 30/2. maddesi, taşıyıcının tamamen ya da kısmen kayıp zararları nedeniyle oluşan sorumluluğunun, noksan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 17 ÖÇH'yi geçemeyeceğini düzenlemiştir.

CIM-COTIF'in 32. maddesi ise, 30. madde atfıyla, demiryolu taşıyıcısının; yükün hasara uğraması durumunda, yükün hasara uğramadan önceki değeri ile hasara uğradıktan sonra varma yerindeki değeri arasındaki fark ile sorumlu olduğunu ve

sorumluluğunun herhalde hasarlı yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 17 ÖÇH'yi geçemeyeceğini düzenlemektedir. Geç teslim zararlarında ise taşıyıcının sorumluluğu, CIM – COTIF'in 33. maddesi uyarınca, taşıma ücretinin dört katını geçemeyecektir.

CIM-COTIF'in 36. maddesi, taşıyıcının, zararın ortaya çıkmasını teşvik ettiği veya zararın doğabileceği bilinciyle hareket ettiği durumlarda, kendisine atfedilecek kayıp, hasar ve geç teslim sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yararlanamayacağını düzenlenmektedir.

3.4.3.6.5. CIM-COTIF'in Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Yukarıda incelenen uluslararası taşıma sözleşmelerinin tamamında sigortaya ilişkin birtakım hükümlerin bulunduğu tespit edilmiştir. Nitekim Lahey, Lahey-Visby, Hamburg ve CMR'nin ilgili hükümlerinde, hükümlerin lafzına ilişkin birtakım farklılıklar bulunsa da, taşıyıcının sigorta himayesi altına girdiğine ilişkin şartın taşıma belgelerinde yer almasının bu şartı geçersiz kılacağı düzenlenmiştir. Montreal Sözleşmesi ise 50. maddesi ile taşıyıcının bu sözleşmeden kaynaklanan sorumluluğunun sigorta himayesi altına alınması zorunluluğunu düzenlemekle, çalışma açısından önem taşıyan bir hükme yer vermiştir. CIM-COTIF'de ise taşıyıcının sorumluluk sigortası himayesini zorunlu kılan ve hatta sigorta himayesine ilişkin olan herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

3.4.3.7. Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerine İlişkin Genel Değerlendirme

Yüklerin uluslararası taşınmasına ilişkin olarak tesis edilen tekli taşıma sistemi düzeni; havayolu taşımasında Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin, denizyolu taşımasında Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nın, demiryolu taşımasında CIM – COTIF'in ve karayolu taşımasında CMR'nin uygulanması suretiyle sağlanmış ve uluslararası tekli taşıma sistemine uygulanacak kurallar belirlenerek yürürlük kazanmıştır (Nasseri, 1988: 232).

Tablo 22 uyarınca tekli taşıma sistemlerini düzenleyen uluslararası hukuk normları; uygulama alanına, taşıyıcı kavramına, çoklu taşımaya ve zincirleme taşımaya, taşıyıcının sorumluluğunun kapsamına, ihbar ve dava açma süresine, taşıyıcının sorumluluktan muafiyetine, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarına ve taşıyıcının sorumluluk sigortası himayesine ilişkin olarak yer verdiği hükümler açısından incelenmiştir.

Çalışmanın bu bölümünde incelendiği ve Tablo 22 ile tespit edildiği üzere, taşıyıcının; sorumluluğunun kapsamına, sorumluluktan muafiyet nedenlerine ve sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin konuların her bir uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemesi uyarınca farklı hükümlerle düzenlenmesi, çoklu taşıma sisteminde yaşanan yeknesaklık sorununa ilişkin olarak UNCTAD tarafından getirilen ve zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda bu sistemi düzenleyen normun uygulanmasına imkân veren çözümün başarıya ulaşmasına engel olmaktadır. Nitekim her bir tekli taşıma sistemi düzenlemesinin bu konuları farklı şekillerde düzenlemesinin, çoklu taşıma taraflarının, çoklu taşımanın başında zararın gerçekleşeceği taşıma sistemini bilemeyecek olmaları nedeniyle, bu taşımaya ve özellikle sorumluluklarına uygulanacak hükümleri öngörememelerine yol açtığı değerlendirilmektedir.

Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması

İnceleme Alanı	Lahey Kuralları	Lahey-Visby Kuralları	Hamburg Kuralları	CMR	Varşova Sistemi Düzenlemeleri	CIM-COTIF
Uygulama Alanı	-Konşimentonun düzenlendiği devletin, kurallara taraf devlet olması, - Konşimento düzenlenmiş olması, - Denizyolu taşıması olması şartlarının bir arada bulunması ile uygulanabilir. - İç taşımalara uygulanıp uygulanamayacağı belirli değil. - Canlı hayvan ve güvertede yük taşımalarına uygulanamayacaktır.	-Konşimentonun düzenlendiği devletin, kurallara taraf devlet olması, - Konşimentoda belirtilen limanlardan birinin kurallara taraf devlete ait olması, - Tarafların konşimento ile bu kuralların ya da bu kuralları uygulayan ya da onları geçerli sayan başka bir devlet hukukunun uygulanabileceğinin kararlaştırması durumlarından birinin gerçekleşmesi halinde ve - Konşimento düzenlenmiş olması, -Denizyolu taşıması olması şartlarının bir arada bulunması ile uygulanabilir. -Sadece uluslararası taşımalara uygulanabileceği açıkça belirtilmiştir. - Canlı hayvan ve güvertede yük taşıması ile nükleer taşımalara uygulanamayacaktır.	- Navlun sözleşmesinde belirtilen yükleme ve boşaltma limanlarından birinin Hamburg Kurallarına taraf devletlerden birine ait olması, - Konşimento ya da navlun sözleşmesinin Hamburg Kurallarına taraf devletlerden birinde düzenlenmiş olması, - Navlun sözleşmesi ya da konşimentoda Hamburg Kurallarının ya da başka bir devlet hukukunun uygulanacağının taraflarca kararlaştırılmış olması durumlarından birinin gerçekleşmesi halinde ve - Taşıma sözleşmesi düzenlenmiş olması, - Denizyolu taşıması olması şartlarının bir arada bulunması ile uygulanabilir. -Sadece uluslararası taşımalara uygulanabileceği açıkça belirtilmiştir. - Canlı hayvan ve güvertede yük taşımalarına da özel hükümler uyarınca uygulanabilir.	-Taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme veya boşaltma yerlerinden en az birinin taraf devlet olması, -Taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme ve boşaltma yerlerinin iki ayrı ülkede bulunması, -Taşıma sözleşmesinin ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ilişkin olması, -Taşıma sözleşmesi düzenlenmiş olması, - Karayolu taşıması olması şartlarının bir arada bulunması ile uygulanabilir. -Sadece uluslararası taşımalara uygulanabileceği açıkça belirtilmiştir. -Posta, cenaze ve ev taşımalarına uygulanamaz	- Kalkış ve varış yeri devletlerinin her ikisinin de sözleşme tarafı olması, - Sözleşmede bir başka devletin ülkesinde duraklama yeri kararlaştırılmış ise, bu yerlerden birinin taraf devlet ülkesinde olması durumlarından birinin gerçekleşmesi halinde ve - Uçak ile ücret karşılığı yapılacak taşımaya ilişkin taşıma sözleşmesi düzenlenmiş olması, şartlarının bir arada bulunması ile uygulanabilir. -Sadece uluslararası taşımalara uygulanabileceği açıkça belirtilmiştir. - Posta taşımalarına (VS), posta ve posta paketleri taşımalarına (VS/LP), taşıyıcı ile posta idaresi arasındaki ilişkiler dışında posta taşımalarında (MS) uygulanamaz.	- Yüklerin teslim alındığı yer ile teslim edildiği yerin iki farklı devlette bulunması, - Devletlerden en az birinin CIM-COTIF tarafı olması, - Ücret karşılığında yapılan bir demiryoluyla yük taşıma sözleşmesi olması, - Taşıma belgesi düzenlenmiş olması şartlarının bir arada bulunması ile uygulanabilir. -Sadece uluslararası taşımalara uygulanabileceği açıkça belirtilmiştir.

Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	Lahey Kuralları	Lahey-Visby Kuralları	Hamburg Kuralları	CMR	Varşova Sistemi Düzenlemeleri	CIM-COTIF
Çoklu Taşımaya İlişkin Olarak İhtiva Ettiği Hükümler	- Çoklu taşımaya ilişkin hüküm bulunmamaktadır.	- Çoklu taşımaya ilişkin hüküm bulunmamaktadır.	- Taşımanın tamamının veya bir kısmının, fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, böyle bir uygulamanın denizyolu ile taşıma sözleşmesinin tanıdığı bir hakka dayanarak yapılıp yapılmadığına bakılmaksızın, taşıyıcı taşımanın tamamından Hamburg Kuralları uyarınca sorumludur.	- Yüklerin araçtan boşaltılmaması kaydıyla, karayolu taşımasının belirli kısımlarında başka taşıma sistemleri ile taşınması durumunda dahi, zararın hangi taşıma sisteminde gerçekleştiği tespit edilemiyor ya da karayolu taşıma sisteminde gerçekleştiği tespit ediliyor ise, CMR hükümleri uygulanabilir.	- Guadalajara Sözleşmesi (GS) ile akdi taşıyıcı - fiili taşıyıcı ayırımı getirilerek, havayolu taşıyıcısının taşımanın bir kısmını ifa etmesi durumunda dahi taşımanın tamamına Varşova Sözleşmesi (VS) hükümleri uygulanabileceği kabul edilmiştir.	- Tek bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden uluslararası bir taşımanın, sınır ötesi demiryolu taşımasına ilave olarak, bir üye Devletin dâhili trafiğinde deniz yolu veya karayolu ile taşımayı içermesi halinde uygulanabileceği belirtilmiş ve denizyolu ve karayolu ile demiryolu taşımasının bütünleştirilmesinde dahi sözleşme hükümlerinin uygulanmasına imkân verilmiştir.
Taşıyıcı Kavramı	-Taşıyıcı; taşıtan ile taşıma sözleşmesi akdeden gemi sahibi ya da kiracısıdır.	-Taşıyıcı; taşıtan ile taşıma sözleşmesi akdeden gemi sahibi ya da kiracısıdır.	- Taşıyıcı: Bir gönderen ile bizzat navlun sözleşmesi akdeden veya adına navlun sözleşmesi akdedilen kişilerdir. - Fiili Taşıyıcı: Bir taşımanın ifası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen tüm diğer kişilerdir	- Taşıyıcı kavramı tanımlanmamıştır.	- Taşıyıcı kavramı VS ya da Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Sözleşmesi (VS/LP) uyarınca tanımlanmamıştır. - Montreal Sözleşmesi (MS), GS paralelinde akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı kavramlarını tanımlamış ve taşımanın tamamına ilişkin kendisine sorumluluk atfedilen akdi taşıyıcının yanında fiilen gerçekleştirdiği taşımaya ilişkin olarak fiili taşıyıcıya da müteselsilen sorumluluk atfetmiştir.	- Taşıyıcı; kurallar gereği göndericinin taşıma sözleşmesi yaptığı, akdi taşıyıcıyı veya bu sözleşme bazında sorumlu olan takip eden taşıyıcıyıdır.

Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	Lahey Kuralları	Lahey-Visby Kuralları	Hamburg Kuralları	CMR	Varşova Sistemi Düzenlemeleri	CIM-COTIF
Zincirleme Taşımaya İlişkin Olarak İhtiva Ettiği Hükümler	-Zincirleme taşıma düzenlenmemiştir.	-Zincirleme taşıma düzenlenmemiştir.	-Zincirleme taşıma düzenlenmemiştir.	-Zincirleme taşıma; tek bir taşıma sözleşmesi ile düzenlenen taşımanın karayolu taşıyıcıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her birinin sorumlu olduğu taşımadır.	-Zincirleme taşımayı gerçekleştiren havayolu taşıyıcılarının "tek bir taşıma sözleşmesi" altında hareket etmesi zorunluluğu aranmamıştır.	- Zincirleme taşıma; tek bir taşıma belgesine konu teşkil eden bir taşımanın, birçok taşeron taşıyıcı tarafından gerçekleştirildiği, yükü taşıma belgesi ile teslim alan her taşıyıcının, taşıma belgesi koşullarına göre taşıma sözleşmesine katıldığı ve görevleri üstlendiği taşımadır.
Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı	-Taşıyıcının sorumluluğu, "yüklerin gemiye yüklenmesinden boşaltılması anına kadar geçen sürede gerçekleşen kayıp ve hasarı" kapsamaktadır. -Taşıyıcı sadece iki temel sorumluluk sebebinden sorumludur; "yüke özen" ve "geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olması". - Taşıyıcı; temsilci ve kendi adamlarının ihmal veya kusurlarından ileri gelen sebeplerden sorumludur.	- Taşıyıcının sorumluluğu "yüklerin gemiye yüklenmesinden boşaltılması anına kadar geçen sürede gerçekleşen kayıp ve hasarı" kapsamaktadır. -Taşıyıcı sadece iki temel sorumluluk sebebinden sorumludur; "yüke özen" ve "geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olması". - Taşıyıcı; temsilci ve kendi adamlarının ihmal veya kusurlarından ileri gelen sebeplerden sorumludur.	- Taşıyıcının sorumluluğu "yükleri yükleme limanında teslim aldığı andan boşaltma limanında teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını" kapsamaktadır. - Sorumluluğun temelleri belirtilmemiş, sorumluluk sürecinde gerçekleşen tüm hasar, kayıp ve geç teslim zararları dahil edilmiştir. - Taşıyıcı; temsilci ve kendi adamlarının ihmal veya kusurlarından ileri gelen sebeplerden sorumludur.	- Taşıyıcının sorumluluğu "yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını" kapsamaktadır. - Sorumluluğun temelleri belirtilmemiş sorumluluk sürecinde gerçekleşen tüm hasar, kayıp ve geç teslim zararları dahil edilmiştir. - Taşıyıcı; çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumludur.	- Taşıyıcının sorumluluğu "yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını" kapsamaktadır. - Sorumluluğun temelleri belirtilmemiş sorumluluk sürecinde gerçekleşen tüm hasar, kayıp ve geç teslim zararları dahil edilmiştir. - Taşıyıcı; çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumludur.	- Taşıyıcının sorumluluğu "yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını" kapsamaktadır. - Sorumluluğun temelleri belirtilmemiş sorumluluk sürecinde gerçekleşen tüm hasar, kayıp ve geç teslim zararları dahil edilmiştir. - Taşıyıcı; taşımanın gerçekleştirilmesi için başvurduğu servisteki görevlilerinden ve diğer tüm personelden, bu görevli ve personelin görevlerinin ifası içinde hareket etmeleri halinde sorumludur.

Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	Lahey Kuralları	Lahey-Visby Kuralları	Hamburg Kuralları	CMR	Varşova Sistemi Düzenlemeleri	CIM-COTIF
İhbar ve Dava Açma Süreleri	Yük ilgilisi; - Gözle görülür hasarlar için teslim anında, - Gözle görülmeyen hasarlar için teslimi takip eden 3 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. - Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde hukuki yollara başvurmalıdır.	Yük ilgilisi; - Gözle görülür hasarlar için teslim anında, - Gözle görülmeyen hasarlar için teslimi takip eden 3 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. - Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde hukuki yollara başvurmalıdır.	Yük ilgilisi; - Gözle görülür hasarlar için en geç yükü tesellüm ettiği günü takip eden işgünü, - Gözle görülmeyen hasarlar için yükü tesellüm ettiği tarihten itibaren aralıksız olarak hesaplanacak 15 gün içinde, - Geç teslimde yükün alıcının kullanımına verildiği andan itibaren 60 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. - Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 2 yıl içerisinde hukuki yollara başvurmalıdır.	Yük ilgilisi; - Gözle görülür hasarlar için teslim anında, - Gözle görülmeyen hasarlar için teslimi takip eden 7 gün içerisinde hasara ilişkin ihbarda bulunmalıdır. - Geç teslime ilişkin olarak yükün alıcının kullanımına verildiği andan itibaren 21 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. - Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl, - Bilerek kötü harekette 3 yıl içerisinde hukuki yollara başvurmalıdır.	Yük ilgilisi (VS uyarınca); - Hasar ve kayıpta; öğrendiği anda derhal ve herhalde 7 gün içerisinde, -Geç teslimde; teslim aldığı andan itibaren 14 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. Yük ilgilisi (VS/LP ve MS uyarınca); - Hasar ve kayıpta; öğrendiği anda derhal ve herhalde 14 gün içerisinde, -Geç teslimde; teslim aldığı andan itibaren 21 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. - Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 2 yıl içerisinde hukuki yollara başvurmalıdır.	Yük ilgilisi; - Gözle görülür zararlara ilişkin derhal ve mümkünse taşıyıcının huzurunda, -Gözle görülmeyen zararlar için zararın açığa çıkmasından sonra hemen ve herhalde teslim aldığı tarihten itibaren 7 gün içerisinde, - Geç teslimde 60 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır - Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl kastın varlığında 2 yıl içerisinde hukuki yollara başvurmalıdır.
Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti	Taşıyıcı; -Geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan kayıp ve hasarın, 3/1. maddede sayılan yükümlülüklerini (denize, yola ve yüke elverişli gemi tesisi) yerine getirirken göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermemesinden kaynaklanmadığını ispatladığı zaman,	Taşıyıcı; -Geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan kayıp ve hasarın, 3/1. maddede sayılan yükümlülüklerini (denize, yola ve yüke elverişli gemi tesisi) yerine getirirken göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermemesinden kaynaklanmadığını ispatladığı zaman,	Taşıyıcı; - Kendisinin, adamlarının ya da temsilcilerinin zararı önlemek için alınabilecek tüm makul tedbirleri almış olduğunun ispatladığı zaman veya - Navlun sözleşmesinde taşımanın belirli bir bölümünün kendisinden başka ve ismen belirlenmiş bir fiili taşıyıcı	Taşıyıcı zararın; - Davacının hatası veya ihmalinden kaynaklandığını, - Kendi hatasından değil de, davacının verdiği talimattan kaynaklandığını, -Yüke has bir kusurdan kaynaklandığını, - Önlemesine olanak bulunmayan durumlardan kaynaklandığını,	<u>Taşıyıcı VS uyarınca</u>; - Kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldıklarını ve kendisi ve adamları için bu gibi tedbirleri almak imkânının bulunmadığını ispatladığı zaman veya -Teknik kusurdan - Birleşik kusurdan biri nedeniyle ortaya çıkacak zararlara ilişkin	Taşıyıcı; - Kayıp, hasar veya teslim süresinin aşılmasına, hak sahibinin bir hatasının, talimatının ya da yükün kendi bozukluğunun veya önleyemeyeceği durumların veya çare bulamayacağı sonuçların neden olması durumunda veya

Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	Lahey Kuralları	Lahey-Visby Kuralları	Hamburg Kuralları	CMR	Varşova Sistemi Düzenlemeleri	CIM-COTIF
Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti	- Teknik kusurdan, - Şahsi kusuru olmadıkça yangından, - Deniz tehlike ve kazalarından, - Mücbir sebepten, - Savaş dolayısıyla ortaya çıkan hallerden, - Kamu düşmanları tarafından gerçekleştirilen hareketlerinden, - Devlet ya da adli makamların el koyma kararlarından, - Karantina kısıtlamasından, - Taşıtanın veya yük sahibi ile bunların acentesinin ya da temsilcinin hareketlerinden, - Her ne sebeple olursa olsun işlerin grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen ya da tamamen tatil edilmesinden, - Karışıklık veya isyan hareketlerinden, - Denizde can ve mal kurtarılması veya buna teşebbüsten, - Hacim ve ağırlığın fire vermesinden, - Malın kendisine has özellik ve özründen, - Ambalaj yetersizliği veya kötülüğünden, - Marka yetersizliği veya kötülüğünden,	- Teknik kusurdan, - Şahsi kusuru olmadıkça yangından, - Deniz tehlike ve kazalarından, - Mücbir sebepten, - Savaş dolayısıyla ortaya çıkan hallerden, - Kamu düşmanları tarafından gerçekleştirilen hareketlerinden, - Devlet ya da adli makamların el koyma kararlarından, - Karantina kısıtlamasından, - Taşıtanın veya yük sahibi ile bunların acentesinin ya da temsilcinin hareketlerinden, - Her ne sebeple olursa olsun işlerin grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen ya da tamamen tatil edilmesinden, - Karışıklık veya isyan hareketlerinden, - Denizde can ve mal kurtarılması veya buna teşebbüsten, - Hacim ve ağırlığın fire vermesinden, - Malın kendisine has özellik ve özründen, - Ambalaj yetersizliği veya kötülüğünden, - Marka yetersizliği veya kötülüğünden,	tarafından yapılacağının açıkça öngörülmesi halinde, fiili taşıyıcı aleyhine takibat yapılabildiği sürece, taşımanın bu bölümünde vuku bulan hasardan, - Denizde can ve mal kurtarmak için alınan tedbirlerden ileri gelen zararlardan, - Gönderen tarafından kendisine verilen talimatlara uygun hareket etmiş ve buna rağmen canlı hayvanların niteliğinden kaynaklanan özel risklerden kaynaklanan zararlardan muaftır.	-Kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtilmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılmasından kaynaklandığını, -Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olmasından kaynaklandığını, -Yükün gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılmasından kaynaklandığını, -Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliğinden kaynaklandığını, - Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşundan kaynaklandığını,	sorumluluktan kısmen veya tamamen muaftır. Taşıyıcı VS/LP uyarınca; - Kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldıklarını ve kendisi ve adamları için bu gibi tedbirleri almak imkânının bulunmadığını ispatladığı zaman veya - Birleşik kusurun varlığı ya da - Yükün doğasından veya kendisinde bulunan ayıbından doğan kayıp veya zarara ilişkin olarak sorumsuzluk anlaşması yapılması durumlarından birinin gerçekleşmesi ile sorumluluktan muaftır. Taşıyıcı MS uyarınca; - Yükün doğasından veya ayıbından, - Kendisi ve adamları dışındaki bir kimse tarafından hatalı paketlenmesinden, - Bir savaş veya silahlı çatışma durumundan, - Yükün giriş, çıkış veya transit geçişi ile ilgili kamu otoritesinin tamamlanmış bir fiilinden biri nedeniyle ortaya çıkacak zararlara ilişkin sorumluluktan muaftır.	- Genel taşıma koşulları gereği, taşımanın açık vagonlarla gerçekleştirilmesi, - Ambalajlanmadığı veya kötü ambalajlandığında, türleri gereği kayıp veya hasar tehlikesine maruz olan yükler için, ambalaj yokluğunun bulunması, - Yükların gönderici tarafından yüklenmesi veya alıcı tarafından boşaltılması, - Yükün bizzat cinsine bağlı nedenlerle, özellikle kırılma, paslanma, içten ve kendiliğinden bozulması, - Kolilerin, düzensiz, yanlış veya eksik ifadesi veya numaralanması, - Canlı hayvan taşınması, - Tehlikeli madde taşıması, - Nükleer kazaların oluşması, - Gönderici tarafından yapılan yüklemenin hatalı olması, - Denizyolu ile birleştirilen bir demiryolu taşımasında, bu çoklu taşımaya ilişkin ek muafiyet nedenlerinin bulunması durumlarından biri nedeniyle ortaya çıkacak zararlara ilişkin sorumluluktan muaftır.

Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	Lahey Kuralları	Lahey-Visby Kuralları	Hamburg Kuralları	CMR	Varşova Sistemi Düzenlemeleri	CIM-COTIF
Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti	- Makul bir dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürlerden, - Kendisi ispat etmek kaydıyla taşıyıcının, temsilcisinin veya kendi adamlarının ihmal ve kusurlarından ileri gelmeyen diğer sebeplerden biri nedeniyle ortaya çıkacak zararlara ilişkin sorumluluktan muaftır..	- Makul bir dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürlerden, - Kendisi ispat etmek kaydıyla taşıyıcının, temsilcisinin veya kendi adamlarının ihmal ve kusurlarından ileri gelmeyen diğer sebeplerden biri nedeniyle ortaya çıkacak zararlara ilişkin sorumluluktan muaftır.		-Canlı hayvan taşımasından kaynaklandığını, - Tehlikeli olduğunu bilmediği yüklerden kaynaklandığını ispatlaması durumunda sorumluluktan muaftır. - Taşıyıcı muafiyet hükümlerinden olayın oluşuna ilişkin kastının ya da kasta eşdeğer kusurunun bulunması durumunda yararlanamaz.		
Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırları	- Taşıyıcı hasara uğrayan beher koli - parça için 100 Sterlin veya diğer bir para ile bu miktara eşit değerden fazlası ile sorumlu tutulamaz.	- 1979 Protokolünden önce; taşıyıcı hangisi yüksekse o uygulanmak üzere hasara uğrayan beher koli veya parça için 10.000 Frank veya brüt ağırlığın beher kilogramı için 30 Franka eşit bir değerden fazlası ile sorumlu tutulamaz. - 1979 Protokolünden sonra; taşıyıcı hangisi yüksekse o uygulanmak üzere hasara uğrayan beher koli - parça için 666,67 ÖÇH veya beher kilogram için 2 ÖÇH'ye eşit bir değerden fazlası ilesorumlu tutulamaz	- Taşıyıcı hangisi yüksekse kayıp ya da hasara uğrayan beher koli veya parça için 835 ÖÇH veya brüt ağırlığın beher kilogramı için 2,5 ÖÇH'ye eşit bir değerden fazlası ile sorumlu tutulamaz.	- 1978 Protokolünden önce; taşıyıcı kayıp ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığın beher kilogramı için 25 Franktan fazlası ile sorumlu tutulamaz. - 1978 Protokolünden sonra; taşıyıcı kayıp ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığın beher kilogramı için 8,33 ÖÇH'ye eşit bir değerden fazlası ile sorumlu tutulamaz.	- VS uyarınca; Cismani zararlar için kişi başına 125,000 Frank ve yük zararı için beher kilogram başına 250 Frank ve teslim sırasındaki değerine ilişkin özel bir bildirimde bulunulmuş ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödenmiş ise sözleşmedeki sınırın yerine bu meblağ geçecektir. - VS/LP uyarınca; Cismani zararlar için beher kişi için 250.000 Frank ve yük zararı için beher kilogram için 250 Frank ve varma yerinde teslimindeki menfaate	- Taşıyıcı hangisi yüksekse kayıp ya da hasara uğrayan brüt ağırlığın beher kilogramı için 17 ÖÇH'ye eşit bir değerden fazlası ile sorumlu tutulamaz.

Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	Lahey Kuralları	Lahey-Visby Kuralları	Hamburg Kuralları	CMR	Varşova Sistemi Düzenlemeleri	CIM-COTIF
Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırları	- Geç teslim zararlarına ilişkin sorumluluk olmadığından, sorumluluk sınırı düzenlemesi de yoktur. - Taşıyıcının kendi adamlarının ya da temsilcilerinin de sorumluluk sınırlandırılması imkânlarından yararlanıp yararlanamayacakları açık değildir. - Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanmasını engelleyen bir hüküm bulunmamaktadır.	- Geç teslim zararlarına ilişkin sorumluluk olmadığından, sorumluluk sınırı düzenlemesi de yoktur. - Taşıyıcının kendi adamları ya da temsilcileri (bağımsız sözleşen hariç), sorumluluk sınırlandırılması imkânlarından yararlanabilmektedir. - Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanmasını engelleyen bir hüküm bulunmamaktadır.	- Taşıyıcı geç teslim zararlarına ilişkin olarak gecikmeye uğramış yüke ilişkin ödenecek navlunun 2,5 katından fazlası ile sorumlu tutulamaz. - Taşıyıcının kendi adamları ya da temsilcileri (bağımsız sözleşen olup olmadığına bakılmaksızın), sorumluluk sınırlandırılması imkânlarından yararlanabilmektedir. - Taşıyıcının, sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden, kendi adamları ya da temsilcilerinin olayın oluşuna ilişkin kastının bulunması durumunda yararlanamayacağı düzenlenmiştir.	- Taşıyıcı geç teslim zararlarına ilişkin olarak gecikmeye uğramış yüke ilişkin ödenecek navlundan fazlası ile sorumlu tutulamaz. - Taşıyıcının 3. madde uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu kişiler, sorumluluk sınırlandırılması imkânlarından yararlanabilmektedir. - Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden, olayın oluşuna ilişkin kastının ya da kasta eşdeğer kusurunun bulunması durumunda yararlanamayacağı düzenlenmiştir.	ilişkin özel bir bildirimde bulunulmuş ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödenmiş ise sözleşmedeki sınırın yerine bu meblağ geçecektir. - MS uyarınca; Cismani zararlar için kişi başına 4.150 ÖÇH ve yük zararı için beher kilogram başına 17 ÖÇH'ye eşit bir değerden fazlası için sorumlu tutulamaz. - Geç teslime ilişkin düzenleme vardır ama ayrı sorumluluk sınırı düzenlenmemiştir. - Taşıyıcının kendi adamlarının ya da temsilcilerinin, sorumluluk sınırlandırılması imkânlarından yararlanıp yararlanamayacakları açık değildir. - Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden; VS uyarınca " kastı ya da kasta eşdeğer kusurundan kaynaklanması", VS/LP uyarınca "kendisi ya da görevleri çerçevesinde hareket eden adamlarının zarar vermek kastıyla ya da zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek	- Taşıyıcı geç teslim zararlarına ilişkin olarak gecikmeye uğramış yüke ilişkin ödenecek navlunun 4 katından fazlası ile sorumlu tutulamaz - Taşıyıcının adamlarının ya da temsilcilerinin, sorumluluk sınırlandırılması imkânlarından yararlanmaları açık değildir. - Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden; böyle bir zararı teşvik etmek niyetiyle, sonucunu düşünmeden ve böyle bir zararın muhtemelen doğabileceği bilinciyle işlediği bir hata veya bir eylemden zararın kaynaklandığı ispat edilmesi durumunda yararlanamayacağı düzenlenmiştir.

Tablo 22: Uluslararası Tekli Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	Lahey Kuralları	Lahey-Visby Kuralları	Hamburg Kuralları	CMR	Varşova Sistemi Düzenlemeleri	CIM-COTIF
Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırları					dikkatsizce yaptıkları hareketten kaynaklaması" ve MS uyarınca "kendisinin, adamlarının ya da temsilcilerinin zararın ortaya çıkmasında kastlarının bulunması ya da zararın oluşacağını öngörebilmesi" durumunda yararlanamaz.	
Sigorta Himayesine İlişkin Olarak İhtiva Ettiği Hükümler	- Lahey Kuralları'nda sigorta himayesine ilişkin olarak yer alan tek hüküm, kuralların 3/8. maddesi uyarınca getirilen; "*taşıma sözleşmesinde yer alarak taşıyıcının sigorta himayesinden yararlanacağını belirten şart, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir şart olarak değerlendirilmekte ve geçersiz sayılmaktadır*" düzenlemesidir. - Taşıyıcının zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesisine ilişkin bir düzenleme ise bulunmamaktadır.	- Lahey – Visby Kuralları'nda sigorta himayesine ilişkin olarak yer alan tek hüküm, kuralların 3/8. maddesi uyarınca getirilen; "*taşıma sözleşmesinde yer alarak taşıyıcının sigorta himayesinden yararlanacağını belirten şart, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir şart olarak değerlendirilmekte ve geçersiz sayılmaktadır*" düzenlemesidir. - Taşıyıcının zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesisine ilişkin bir düzenleme ise bulunmamaktadır.	- Hamburg Kuralları'nda sigorta himayesine ilişkin olarak yer alan tek hüküm Kurallar'ın 23/1. maddesi uyarınca getirilen; "*taşıma sözleşmesinde, konşimentoda ya da benzeri taşıma belgesinde yer alarak, taşıyıcının yük sigortası himayesinden yararlanacağını belirten şart, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir şart olarak değerlendirilmekte ve geçersiz sayılmaktadır*" düzenlemesidir. - Taşıyıcının zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesisine ilişkin bir düzenleme ise bulunmamaktadır.	- CMR'de sigorta himayesine ilişkin olarak yer alan tek hüküm Kurallar'ın 41/2. maddesi uyarınca getirilen ve "*taşıyıcının lehinde sigorta tazminatının veya diğer herhangi benzer maddenin veya kanıtlama zorunluluğunu değiştiren herhangi bir maddenin geçersiz ve hükümsüz*" olacağına ilişkin düzenlemedir. - Taşıyıcının zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesisine ilişkin bir düzenleme ise bulunmamaktadır.	- VS ve VS/LP' de taşıyıcının zorunlu sorumluluk sigortası himayesine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. - MS 50. maddesi; "*taraf devletler taşıyıcılarını, işbu sözleşmeye ilişkin sorumluluklarını himaye altına alacak sigorta tesisinde mecbur tutmalıdır*" demek suretiyle, sorumluluk sigortası himayesini düzenleyen ve zorunlu tutan ilk uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemesi olmuştur.	- CIM-COTIF'de taşıyıcının zorunlu sorumluluk sigortası himayesine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır.

3.1.2. Uluslararası Çoklu Taşıma Sistemi Düzenlemeleri Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticilerin Tabi Oldukları Hukuksal Rejim

Çoklu taşıma sisteminin yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normuyla düzenlenmemiş olmasının yarattığı sorunlara ilişkin olarak, UNCTAD'ın geliştirdiği çözümün bir kısmını teşkil eden uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemeleri yukarıda incelenmiştir. Ancak, çoklu taşıma sisteminin yeknesak ve emredici uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemesinin yarattığı zafiyetin, tekli taşıma sistemine ilişkin olarak hazırlanan uluslararası hukuk normları ile giderilmesi mümkün değildir. Bunun nedeni, yukarıda da belirtilmiş olduğu gibi, çoklu taşıma sistemini ihtiva eden her bir taşıma sisteminin kendisine özgü yapısal farklılıklarının bulunması ve bu sistemleri düzenleyen hukuk normlarının da bu farklılıklara bağlı olarak farklı özelliklere sahip olmasıdır (UNECE, 2011: 2; Mankabady, 1983: 120). Zira Massey (1972: 725); "*yükün bir taşıma sisteminden diğer bir taşıma sistemine aktarılmasının, aynı zamanda onun yeni bir hukuki rejime aktarılması gereği anlamına geldiğini*" ifade etmektedir.

Tekli taşıma sistemlerini düzenleyen her bir hukuk rejiminin bir öncekinden, değişik unsurlar bakımından farklılıklar taşıması, taşıma tarafları için norm kargaşası, çözümsüzlük ve belirsizlik gibi sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu belirsizlik de çoklu taşımanın ve bunun da ötesinde ticaretin gelişiminde önemli bir engel olarak değerlendirilmektedir (Nasseri, 1988: 233).

Çoklu taşımanın önemi ilk defa 1927 yılında "Milletlerarası Ticaret Odası" (International Chamber of Commerce; ICC) tarafından yapılan muhtelif toplantılarda ele alınmıştır. Bundan 10 yıl sonra, CMI'ın Paris'te yaptığı bir konferansta, çoklu taşıma sistemi ve bu sistemde kullanılması gereken belgeler tartışılmıştır. 1948 yılında, ICC, çoklu taşımaya ilişkin yeknesak kurallar oluşturmanın önemini vurgulamıştır (Mankabady, 1983: 121). 1949 yılında ise uluslararası çoklu taşıma işlemlerine ihtiyari şekilde uygulanabilecek taslak kurallar hazırlanmıştır (Xerri, 1980: 140). Teoride konuşulan ve tartışılan bu kuralların uygulamada yerini alması ise, 1960'lı yıllarda teknolojik bir gelişme olan konteynerleşmenin başlaması ve geliştirilmesi ile gerçekleşmiştir.

Önceki yıllarda yapılan çalışmaları esas alan ve uluslararası çoklu taşımada sorumluluk sistemini düzenleyen ilk çalışma, "Uluslararası Özel Hukukun Birleştirilmesine İlişkin Kuruluş" (UNIDROIT) tarafından 1963 yılında kabul edilen, "Yüklerin Uluslararası Kombine Taşınmasına İlişkin Taslak Sözleşme" (Draft Convention on The International Combined Transport of Goods) olmuştur (UNCTAD, 2001: 9). Bu çalışmayı CMI'ın, Lahey Kuralları'nı temel alarak hazırladığı ve zararın oluştuğu yerin tespit edilemediği çoklu taşımaya uygulanacak hukuku ve bu işlemde kullanılacak belgeleri düzenleyen "Kombine Taşımacılığa İlişkin Taslak Sözleşme – Tokyo Kuralları 1969" (Draft Convention on Combined Transport – Tokyo Rules 1969) izlemiştir.

UNIDROIT ile CMI tarafından hazırlanan bu taslak sözleşmeler, 12.01.1970-17.01.1970 tarihinde yapılan toplantıda "Roma Taslağı" (Rome Draft) olarak adlandırılan tek bir düzenlemede birleştirilmiştir. Bu taslak ise UNECE ile IMO'nun selefi olarak kabul edilen IMCO tarafından "TCM Taslağı" adı altında 19.11.1971 tarihinde kabul edilmiştir.

TCM Taslağı'nın üç önemli özelliği bulunmaktadır; (i) bu norm emredici değildir, (ii) norm uyarınca tek bir taşıyıcı, taşımanın tamamı için, tek bir taşıma belgesi altında sorumluluk altına girmektedir ve (iii) norm ağ sorumluluk rejimini (network liability regime) benimsemiştir (Xerri, 1980: 141; Nasseri, 1988: 235; Briant, 1996: 72). Ağ sorumluluk rejimi, farklı taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi suretiyle oluşan çoklu taşımada; (i) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda, bu sistemi düzenleyen hukuk normunun, (ii) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi durumunda ise çoklu taşıma sistemini düzenleyen hukuk normunun uygulanmasını ifade etmektedir (Wit, 1995: 138; Wei; 1999: 97; UNCTAD, 2001: 21; UNECE, 2002: 8; Özbek, 2011: 122). Ancak, bu sorumluluk sisteminin en zayıf özelliği; çoklu taşıma sistemini düzenleyen normun yeknesak olmamasına ve bu şekilde tarafların, yolculuk başlamadan önce, hangi sorumluluk rejimine tabi olacaklarını öngörememelerine neden olmasıdır (Wei, 1999: 1000). Örneğin, taşıyıcının sınırlı sorumluluğu, yukarıda ifade edildiği üzere, hasarlı yükün beher kilogramı için; denizyolu taşımasında 2 ÖÇH, karayolu taşımasında 8.33 ÖÇH, havayolu ve demiryolu taşımalarında ise 17 ÖÇH'dir (Wit, 1995: 138). Taşıyıcı, sorumluluğunun, taşımanın hangi ayağında gerçekleşeceğini ve

dolayısıyla sınırlı sorumluluğunun tespitine hangi normun uygulanacağını yolculuk başlamadan önce öngöremediğinden, normların tesis ettiği hukuki himayeden faydalanma noktasında zorluklar yaşamaktadır. Sonuç olarak, bir çoklu taşımada ortaya çıkan zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilemediği durumlarda TCM Taslağı, tespit edilebildiği durumlarda ise, o taşıma sistemini düzenleyen uluslararası tekli taşıma sistemini düzenleyen emredici nitelikli hukuk normları çoklu taşımaya uygulanabilmektedir.

TCM Taslağı ile kabul edilen ağ sorumluluk rejimi yaklaşımının; kısmen Hamburg Kuralları'nın, CIM-COTIF, CMR ve Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin çoklu taşımayı düzenledikleri ilgili maddelerinde kabul ettikleri yaklaşımla aynı olduğu değerlendirilmektedir. Ancak yukarıda belirtildiği gibi, belirli zamanlarda (zararın gerçekleştiği yerin tespit edilebildiği), çoklu taşımayı düzenleyen hukuk normları dışında bir hukuk normunun (zararın gerçekleştiği taşıma sistemini düzenleyen hukuk normunun) uygulanmasına imkân veren bu rejim, yeknesak sorumluluk rejimi (uniform liability regime) yaratmaktan uzaktır. Yeknesak sorumluluk rejimi; taşımayı bir bütün olarak ele alarak, taşımanın tamamına tek bir emredici hukuk normunun zararın gerçekleştiği yerin tespit edilip edilmemesine göre değişmeksizin uygulanmasını öngörmektedir (Wit, 1995: 138; Wei, 1999: 98; UNECE, 2002: 10, Ulfbeck, 2009: 47; Özbek, 2011: 122). Ancak bu sistemin en zayıf özelliği; yeknesak sorumluluk rejimi benimsenmek suretiyle hazırlanan hukuk normunun, tekli taşıma sistemlerini düzenleyen uluslararası emredici hukuk normlarıyla çatışması ihtimaline yol açmasıdır.

Özellikle gelişmekte olan devletler TCM Taslak Sözleşmesi'nin, menfaatleri gözetilmeksizin hazırlandığı gerekçesiyle, kabulüne yönelik itirazlarda bulunmuşlardır (Mankabady, 1983: 122). Bu nedenle bu sözleşme de, taslak olmaktan öteye gidememiştir.

ICC, TCM Taslak Sözleşmesi ile düzenlenen kuralları esas almak suretiyle 1973'de çoklu taşımacılığı düzenleyen kurallar hazırlamış ve bu kuralların kullanımını tavsiye etmiştir. Ancak birçok işletme, ICC Kuralları'nı, gecikmenin sonuçlarından taşıyıcıyı sorumlu tutması nedeniyle kabul etmemiştir (Mankabady, 1983: 122). Bunun üzerine, ICC, gecikmeden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin olarak gerçekleştirdiği değişiklik ile kuralların yeni şeklini 1975 yılında kabul etmiş

ve kurallar, 1992 yılında "Çoklu Taşımacılık Belgelerine İlişkin UNCTAD - ICC Kuralları" adı altında yürürlüğe girmiştir. Ancak, kurallar çoklu taşıma sisteminin esasına yönelik hükümler içermekten çok sözleşmesel hükümler içermekte ve kuralların 13. maddesi uluslararası veya ulusal emredici hükümlerin uygulanmasına öncelik vermektedir. Kurallar, hukuken zorlayıcı etkileri bulunmamakla birlikte, bir sözleşmede kendilerine atfedilmekle, o sözleşmeden kaynaklanan tüm sözleşmesel ihtilaflara uygulanabilme özelliğini kazanmaktadırlar (UNCTAD, 2001: 13).

Yeni uluslararası ekonomik düzeni yaratmak amacıyla kurulan UNCTAD, deniz ve çoklu taşıma hukukuna ilişkin olarak 1970'lerin ortalarından bu yana çalışmalar yapmaktadır. UNCTAD bu çalışmalara başlarken, TCM Taslak Sözleşmesi'ni esas almak suretiyle bir düzen yaratamayacağını tespit ederek, en temelden yeni bir sözleşme düzeni yaratması gereğine odaklanmıştır (Nasseri, 1988: 236). Bu amaçla ve TCM Taslak Sözleşmesi'nin zayıf özellikleri olarak kabul edilen uygulama alanı, sorumluluk çerçevesi, belgeleme sistemi ve tekli taşımayı düzenleyen uluslararası sözleşmelerin varlığını devam ettirmesi noktaları da gözetilmek suretiyle, UNCTAD dâhilinde kurulan "Hükümetlerarası Hazırlık Grubu" (IPG) yeni bir hukuksal düzen oluşturma çabaları başlatmıştır (Driscoll, 1978: 447). MTC, TCM Taslak Sözleşmesi ile eleştirilen bu dört alan göz önünde tutulmak suretiyle Prof. Erling Selvig başkanlığında toplanan IPG'nin 7 yıl boyunca, 53 toplantı ile gerçekleştirmiş olduğu çalışmaların ürünüdür (Mankabady, 1983: 122). Nihayet 08.05.1980 ve 24.05.1980 tarihleri arasında Cenevre'de yapılan bir konferans ile MTC kabul edilmiştir.

TCM Taslağı'nın yarattığı ağ sorumluluk rejiminin aksine, zararın gerçekleştiği yerin tespit edilip edilemediğine bakılmaksızın, uygulanacak tek tip emredici kuralları belirleyerek yeknesak sorumluluk rejimi yaratan MTC, yürürlüğe girmesi için gerekli imza yetersayısına ulaşamaması nedeni ile hâlihazırda yürürlüğe girmemiştir. Sözleşmenin yürürlüğe girebilmek için yukarıda belirtildiği üzere yeterli sayıda kabul görmemesinin en önemli nedenleri; (i) taraf devletlerin ve taşıma taraflarının, özellikle yükleten / alıcıların konuya ilişkin olarak eksik bilgilendirilmiş olmaları, (ii) sözleşmenin sağlayacağı yararların belirsizliği, (iii) yürürlüğe girme şartı olarak aranan 30 imzalık yetersayısının çokluğu, (iv) çoklu taşımanın menfaatlerine ilişkin lobi faaliyetlerinin yetersizliği ve (v) bu sözleşmenin Hamburg

Kuralları ile çok yakın olması olarak değerlendirilmektedir (UNCTAD, 2003a: 12). Mankabady (1983: 135) bu nedenlere ek olarak, MTC'nin; uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin çoklu taşımayı düzenleyen hükümleriyle ve çoklu taşımada kullanılan bütünleştirilmiş tekniklerle çatışmasını göstermektedir. Wit (1995: 515) ve Nasseri (1988: 248) de MTC'nin yürürlüğe girmesi karşısındaki önemli engelin; sözleşmenin açık olmayan bir dille düzenlenmesi olduğunu ve bunun eskiden beri uygulana gelen diğer uluslararası emredici nitelikli normları yürürlükten kaldırmak noktasında zorluk yaşanmasına yol açtığını ifade etmiştir. MTC her ne kadar hâlihazırda yürürlüğe girmemiş olsa da, hükümlerinin, çoklu taşıma sistemine ilişkin olarak birçok ülkede / bölgede kabul edilen hukuk normlarını etkilediği ifade edilmektedir (UNCTAD, 2001: 10).

Gelişmekte olan devletler, MTC ile taşıtanın korumasını en yüksek seviyeye çıkartmayı ve taşıma ile sigorta sektörlerinde paylarını arttırmayı amaçlamaktadırlar. Gelişmiş devletler ise, sözleşmenin uygulama alanını daraltarak, hâlihazırda tekli taşıma sistemini düzenleyen emredici uluslararası sözleşmelerin ve ulusal hukuk normlarının uygulanabilirliğini sağlamayı ve taşıyıcıların üzerindeki yükümlülükleri olabildiğince aza indirmeyi amaçlamaktadırlar. Bunun yanısıra, gelişmekte olan devletler, sözleşmenin çoklu taşımayı tamamen düzenlemesini ve kontrolünü talep ederken, gelişmiş devletler, hazırlanacak sözleşmenin sadece yüklerin uluslararası çoklu taşınmasından kaynaklanan özel hukuka ilişkin sorumlulukları düzenlemesini talep etmektedirler (Briant, 1996: 76). MTC'nin metninin incelenmesiyle, gelişmiş devletlerin bu yöndeki taleplerinin gerçekleştiği sonucuna varılmaktadır (Driscoll ve Larsen, 1982: 193).

Yukarıda incelenen diğer uluslararası taşıma sözleşmeleri gibi, MTC de bir sorumluluk sözleşmesidir ve temelde Hamburg Kuralları ve Varşova Sözleşmesi hükümleri esas alınmak suretiyle hazırladığından, bu sözleşmelere benzer hukuki rejimler ihtiva etmektedir. Ancak bu noktada, MTC'nin hazırlanmasında, IATA ve ICAO gibi havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak faaliyet gösteren uluslararası örgütlerin, havayolu taşıma sisteminin diğer sistemlere kıyasen taşıdığı hukuki ve teknik farklılıklar nedeniyle tek tip bir çoklu taşıma sözleşmesi hazırlanmasına şiddetle karşı çıktıkları ifade edilmektedir (Briant, 1996: 14).

Uzun soluklu bir süreç sonunda UNCITRAL tarafından hazırlanan, 11.12.2008 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda kabul edilen ve kısaca Rotterdam Kuralları olarak da adlandırılan "Kısmen veya Tamamen Denizyolu ile Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" ise 23.09.2009'da üye devletlerin imzasına açılmış, 28.10.2009 tarihinde ise 20 ülke (Kongo, Danimarka, Fransa, Gabon, Gana, Yunanistan, Gine, Hollanda, Nijerya, Norveç, Polonya, Senegal, İspanya, İsviçre, Togo, ABD, Madagaskar, Ermenistan, Mali ve Kamerun) tarafından imzalanmıştır. Rotterdam Kuralları, yürürlüğe girmeyen MTC ve uygulanışı ihtiyari olan UNCTAD-ICC Kuralları gibi çoklu taşıma sistemi için önem teşkil eden bir hukuk normudur. Ancak kuralların, uygulanması taşıma sistemlerinden en az birinin denizyolu taşıma sistemi olması şartına bağlandığından, tam anlamıyla çoklu taşımayı düzenleyen bir hukuk normu olmadığı değerlendirilmektedir. Bunun yanısıra, Rotterdam Kuralları'nın 94/1. maddesi uyarınca, sözleşmenin yürürlüğe girebilmesi için en az 20 devletin sözleşmeyi imzalaması gerekirken, hâlihazırda sözleşmeyi imzalayan tek devlet 19.01.2011 tarihinde İspanya olduğundan, sözleşme yürürlük kazanamamıştır.

Çoklu taşıma sisteminin 1930'lu yıllardan günümüze kadar geçirdiği hukuki süreç incelendiğinde, sisteme ilişkin olarak gerçekleştirilen sayısız norm düzenleme çalışmasının çoklu taşımayı düzenleyen yeknesak ve emredici bir hukuk modeli oluşturmayı başaramadığı sonucuna varılmaktadır. Bu eksikliğin, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin hukuki sorumluluğunun kapsamının belirsizliğine ve bu kişinin hukuki himaye yerine sorumluluk sigortası himayesi tesisi arayışı içine girmesine yol açtığı değerlendirilmektedir. Kapsamı, sınırları ve muafiyet nedenleri taşımanın başında belli olmayan bu sorumluluğun, sigortacılar tarafından yüksek sigorta primleri karşılığında himaye altına alınması ise, çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği gibi, sistemin en güçlü özelliklerinden biri olan maliyet etkinliği yaratma üstünlüğünden yararlanılmasını engellemektedir.

3.1.2.1. Çoklu Taşıma Sözleşmesi (MTC)

Çalışmanın önceki bölümlerinde açıklanmış olduğu üzere, çoklu taşımanın uygulamada hızlı gelişimi konuya ilişkin hukuki düzenlemeler yapma gerekliliğini

doğurmuştur. Tavsiye nitelikli 1972/75 ICC Kuralları'nı takiben hazırlanan TCM Taslak Sözleşmesi'nin zayıf özellikleri de gözetilmek suretiyle, UNCTAD dâhilinde kurulan IPG tarafından yapılan çalışmalar neticesinde, MTC 24.05.1980 tarihinde Cenevre'de yapılan bir konferans ile kabul edilmiştir. MTC, kendisinden önce hazırlanan ve çoklu taşımaya ilişkin hükümler içeren uluslararası tekli taşıma düzenlemeleri ile ICC Kuralları ve kendisinden sonra hazırlanan UNCTAD-ICC Kuralları ile Rotterdam Kuralları'nın aksine, çoklu taşıma sisteminde yeknesaklığı tam anlamıyla sağlama amacını gütmüştür. MTC'nin, yukarıda ifade edildiği gibi, ağ sorumluluk rejimi yerine yeknesak sorumluluk rejimini benimsediği tespit edilmektedir (UNCTAD, 2001: 4; Crowley, 2005: 1496).

UNCTAD (1991:6), "Hamburg Kuralları'nın Yürürlüğe Girişinin ve Çoklu Taşıma Sözleşmesi'nin Ekonomik ve Ticari Etkileri" (The Economic and Commercial Implications of The Entry Into Force of The Hamburg Rules and The Multimodal Convention) başlıklı raporunda, MTC'nin ICC Kuralları'nı esas alarak hazırlandığını ve MTC'de Hamburg Kuralları'na benzer bir dil kullandığını ifade ederek sözleşmenin önemli noktalarını şu şekilde ifade etmiştir;

(i) Çoklu taşıma sisteminin hukuken düzenlenmesine ilişkin olarak yaşanan kaosu gidermesi ve yeknesaklığı sağlama amacı gütmesi,

(ii) Emredici uygulama yaklaşımına sahip olması,

(iii) Yeknesak kuralların bulunduğu bir sorumluluk rejimine sahip olması (zararın gerçekleştiği yerin tespit edilebilmesi durumunda sorumluluk sınırlarının değişebilirliğine ilişkin hükmünün bunun bir istisnası olması),

(iv) Çoklu taşımayı üstlenen işleticileri kurumsallaştırması,

(v) Taşıtanlar için dava usullerini basitleştirmesi,

(vi) Çoklu taşımayı üstlenen işleticiye Lahey ve Lahey-Visby gibi kurallarda taşıyıcıya atfedilenden çok daha yüksek sorumluluk atfetmesi,

(vii) Çoklu taşımayı üstlenen işleticiye yüklere ilişkin olarak tam sorumluluk yüklemesi,

(viii) Sorumluluk sigortasının çok zor ve pahalı bir şekilde gerçekleşmesini engellemesi (MTC'nin sağlayacağı yeknesaklık faydası ile ilişkilendirilmektedir),

(ix) Birçok ticari uygulama ile çatışmıyor olması ve

(x) Çoklu taşıma sigortasının çoklu taşımayı üstlenen işleticinin bulunduğu ülke sınırları dışında da ödenebilirliğini sağlaması (UNCTAD, 1991: 6).

MTC, 1980 yılında, özellikle temel olarak kapıdan kapıya konteyner taşıma uygulamalarının gelişimine ayak uydurabilmek ve bu gibi taşımalarda, zararın gerçekleştiği yerin tespit edilememesi durumunda taşıyıcının sorumluluğunu belirleyebilmek amacıyla kabul edilmiştir (Rendell, 1988: 250). Nasseri (1988: 237), MTC'nin en önemli başarısının, sözleşmenin uluslararası taşımayı, hukuki ilişkiler bakımından; biri taşıtan ile çoklu taşımayı üstlenen işletici[104] (akdi taşıyıcı sıfatı ile) arasında ve diğeri çoklu taşımayı üstlenen işletici (taşıtan sıfatı ile) ile fiili taşıyıcı arasında olmak üzere, iki seviyede düzenlemek olduğunu ifade etmektedir. Bu hukuksal ilişkilere, çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği gibi, çoklu taşımayı üstlenen işletici (vekâlet veren sıfatı ile) ve terminal işleticileri gibi çoklu taşımanın gerçekleşmesini sağlayan diğer kişiler arasındaki hukuki ilişkiyi de eklemek mümkündür. Ancak, MTC'nin özellikle sorumluluk ve sorumluluk sınırları başta olmak üzere birçok hükmünün Hamburg Kuralları'na yakın benzerlik taşıması[105] nedeniyle; büyük taşıyıcı ve sigorta grupları MTC'ye karşı çıkarken, birçok taşıtan grubu sözleşmeyi desteklemiştir (Nasseri, 1988: 243; Crowley, 2005: 1497). Bu nedenle MTC, yürürlüğe girmesi için 30 imzalık yeter sayıya ulaşamadığından hâlihazırda yürürlükte değildir.

MTC'nin yürürlükte olmaması bir durum değil bir sorun olarak görülmektedir. Nitekim MTC'nin hazırlanmasına yol açan nedenler günümüzde de halen varlıklarını hukuki korumadan uzak bir şekilde devam ettirmektedirler. Yüklerin gönderenden alıcıya kadar (kapıdan kapıya) taşınması sırasında, çoklu

[104] Katsivela (2003: 49), ilişkinin bu bölümünde çoklu taşımayı üstlenenin taşıma işleri komisyoncusu sıfatını da taşıyabileceğini ifade etmektedir.

[105] Xerri (1980: 149) ve Nasseri (1988: 242), MTC'nin Hamburg Kuralları'na benzer özellikler taşıdığını, ancak kendisine özgü bir rejime sahip olduğunu ifade ederken, Wei (1999: 105) MTC' nin Hamburg Kuralları' nın yanısıra Varşova Sözleşmesi hükümlerine de yakın benzerlik taşıdığını değerlendirmektedir.

taşımayı üstlenen işleticinin farklı sorumluluk rejimlerine tabi kılınması, bu sorunların başında gelmektedir. Bu sorunların, MTC gibi bir yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu ile çözülememesi karşısında gerçekleştirilen sigorta himayeleri, taşımada maliyet faydasını azaltan "koruyucu şemsiye" görevi üstlenmektedir (Coffey, 1989: 578; Ramberg, 1993a: 180; Katsivela, 2003: 84).

3.1.2.1.1. MTC'nin Uygulama Alanı

MTC'nin 2. maddesi uyarınca, sözleşme; çoklu taşımayı üstlenen işleticinin yükleri teslim aldığı yerin ya da yükleri teslim ettiği yerin sözleşmeye taraf devletlerden birinin ülkesinde bulunması durumunda, iki farklı devlet arasında yapılan taşımalara uygulanabilmektedir. Madde metninden, MTC'nin sadece uluslararası taşımalara uygulanabileceği sonucu çıkmaktadır. MTC'nin 3. maddesi ise, 2. madde uyarınca uygulanabilirliği tespit olunan MTC'nin, emredici niteliği haiz olduğunu düzenlemektedir.

MTC uyarınca, taşıtan ve çoklu taşımayı üstlenen işletici arasında akdedilen çoklu taşıma sözleşmesinin yazılı olarak yapılmasına gerek yoktur. MTC'nin 1/3. maddesi, çoklu taşıma sözleşmesini; "*çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, navlun karşılığında, uluslararası çoklu taşımayı gerçekleştirmeyi üzerine aldığı sözleşme*" olarak tanımlanmış ve tanımda sözleşmenin yazılı olarak düzenlemesi gerekliliğine değinmemiştir. Ancak, bu noktada, çalışmanın önceki bölümlerinde de değinilen, çoklu taşıma belgesi düzenlenmesi gerekliliğinden bahsetmek gerekmektedir. MTC'nin 5. maddesinde; "*çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, yükleri teslim alması üzerine, teslim eden göndericiye, göndericinin tercihine göre ciro edilebilir ya da ciro edilemez, çoklu taşıma belgesi düzenlemesi gerekliliği*"nden bahsedilmektedir. Çoklu taşıma sözleşmesinin yazılı yapılması gerekmese de, çoklu taşıma belgesinin yazılı olarak düzenlenip göndericiye teslim edilmesi gerekmektedir. Çoklu taşıma belgesi, MTC'nin uygulanabilirliği için öngörülen bir ön şart olmasa da, taşıma ilişkisinin varlığı için önemli bir kanıt niteliği taşımaktadır.

MTC'nin uygulama alanına ilişkin olarak incelenmesi gereken son hükümler ise, diğer taşıma sistemi düzenlemelerine kıyasen MTC'ye yeknesaklık özelliği kazandıran 18. ve 19. maddeleridir. MTC'nin 18. maddesi uyarınca zararın

gerçekleştiği yerin tespit edilemediği durumlarda MTC hükümleri uygulanabilirken, 19. maddesi uyarınca zararın gerçekleştiği yerin tespit edilebildiği durumlarda ilgili uluslararası tekli taşıma sözleşmesi ya da emredici ulusal hukuk normları, MTC'de öngörülenden fazla bir sorumluluk sınırı öngörmeleri kaydıyla, uygulanabilmektedir. Bu hüküm ile MTC, çoklu taşıma sisteminde yeknesaklığın tesisi konusunda çalışmanın bir sonraki bölümünde incelenen UNCTAD-ICC Kuralları'ndan bir adım önde olmuştur. Fujita (2009: 358) ve Briant (1996: 125), MTC ile yaratılan bu sistemin, 19. madde hükmü nedeniyle tam anlamıyla bir yeknesak sorumluluk rejimi olmadığını, "değiştirilmiş yeknesak sorumluluk rejimi[106]" (modified uniform liability regime) olduğunu ifade etmektedirler. Wei (1999: 99) ise, bu hükmün, her iki sorumluluk sistemi yaklaşımını birleştiren bir sistem yaratmış olduğunu belirtmektedir. Bu hükmün, MTC'nin 18/1 ve 18/3. maddeleri ile öngörülen yüksek sorumluluk sınırları nedeni ile sözleşmenin uygulanabilirliğini engellemeyeceği değerlendirilebilse de, özellikle Varşova Sözleşmesi uyarınca havayolu taşıyıcılarının MTC'de öngörülenden daha yüksek sorumluluk sınırına sahip olması nedeniyle, MTC'nin çoklu taşımanın havayolu ayağında gerçekleştiği tespit olunan zararlara uygulanmasını engellediği tespit edilmektedir.

3.1.2.1.2. MTC Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Kapsamı

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun süresi, MTC'nin 14/1. maddesi ile düzenlenmiştir. MTC'nin 14/1. maddesi uyarınca; "*çoklu taşımayı üstlenen işleticinin MTC uyarınca tesis edilecek sorumluluğu, yükleri teslim aldığı an ile başlamakta ve yükleri teslim ettiği ana kadar devam etmektedir*". Aynı maddenin 2. fıkrasında bu sürenin başladığı ve bittiği anlar açıklanmaktadır. Nitekim çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu, yükleri; (i) gönderen ya da onun adına

[106] Gertjan (2009: 383), bu sistemi; "değiştirilmiş ağ sorumluluk rejimi" (modified network liability regime) olarak ifade etmiş ve bu sistemin yeknesak sistem ile ağ sorumluluk sistemi arasında bir yerde bulunduğunu belirtmiştir. Buna göre yükün kayıp, hasar ya da geç teslim zararlarının gerçekleştiği yerin tespit edilebilmesi durumunda, çoklu taşımayı üstlenenin sorumluluğuna zararın meydana geldiği sistemi düzenleyen tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin uygulanabilmesine, şartlar dahilinde de olsa, imkân verilmektedir. Bunun dışındaki her durumda, çoklu taşıma sırasında ortaya çıkabilecek zararlarda çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak norm uygulanmaktadır.

hareket eden bir kişiden veya teslim alma yerindeki hukuki düzenlemeler uyarınca, taşıtmak için yetkili olan kurum ya da üçüncü bir kişiden teslim aldığı anda başlayıp, (ii) gönderene veya gönderenin yükleri teslim almaktan kaçınması durumunda, çoklu taşıma sözleşmesi ya da teslim etme yerindeki hukuki düzenlemeler uyarınca, muhafazaya bıraktığı yere teslimi ile son bulmaktadır.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu, MTC'nin 16/1. maddesi uyarınca yüklerin kaybı, hasarı ya da geç teslimi[107] dolayısıyla ortaya çıkan zararları kapsamaktadır. Bu sorumluluk, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin kendi fiil ve ihmallerinden doğabileceği gibi, MTC'nin 15. maddesi uyarınca görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla[108], üstlenenin çalışanları ve temsilcileri ile çoklu taşıma sözleşmesinin ifası ile görevlendirilen ve çoklu taşıma sözleşmesi dâhilinde hareket eden diğer kişilerin fiil ve ihmallerini de kapsamaktadır. Briant (1996: 126), bu maddenin, "diğer kişiler" kavramı haricinde, Hamburg Kuralları'nın 5. maddesine paralel olduğunu değerlendirmektedir.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde dikkate alınacak ihbar ve dava açma süreleri, MTC'nin 24. maddesi uyarınca düzenlenmiştir. Nitekim sözleşmenin; (i) 24/1. maddesi, hasar ya da kaybın gözle görülebilir olması durumunda yüklerin teslim alındığı tarihten itibaren 1 gün içerisinde (takip eden gün), (ii) 24/2. maddesi ise hasar ya da kaybın gözle görülebilir olmaması durumunda yüklerin teslim alındığı tarihten itibaren 6 gün içerisinde ihbarda bulunulması gereğini düzenlemektedir. Sözleşmenin 24/3. maddesi ise, yüklerin, tarafların kendilerinin ya da temsilcilerinin katılımı ile gerçekleştirilecek müşterek inceleme ile denetlenmesi durumunda ihbarda bulunulmasına gerek olmadığını düzenlemektedir. Gecikme zararlarında ise, MTC'nin 24/5. maddesi uyarınca, yüklerin alıcıya teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 60 gün içerisinde yük ilgilisinin ihbarda bulunması gerekmektedir.

---

[107] MTC uyarınca geç teslim sözleşmenin 16/2. ve 16/3. maddeleri uyarınca tanımlanmıştır. Bu hükümlere göre gecikme; yüklerin, sözleşmede açıkça kararlaştırılan sürede ya da böyle bir süre yoksa özenli bir çoklu taşımayı üstlenenin yükleri teslim etmesi gereken makul süre içerisinde teslim edilmemiş olmasını ifade etmekte, yüklerin bu sürelerden itibaren 90 gün içerisinde teslim edilmemesi kayıp sayılmalarına neden olmaktadır.

[108] Mankabady (1983: 129), "görevleri içerisinde hareket etmek" ifadesinin karışıklıklara neden olabileceğini ifade etmiş ve hırsızlık olayının gerçekleşmesindeki ihmalin çoklu taşımayı üstlenenin çalışanlarının görevi içerisinde değerlendirilip değerlendirilemeyeceğinin tespitinin zor olduğunu belirtmiştir.

Çoklu taşımayı üstlenen işletici aleyhine ikame edilecek davalara ilişkin süre de MTC'nin 25. maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre çoklu taşımayı üstlenen işletici aleyhine açılacak davaların, zararın öğrenildiği tarihten itibaren 6 ay ve herhalde yüklerin alıcıya teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 2 yıl içerisinde açılması gerektiği hükmedilmektedir.

MTC ile çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunu düzenleyen hükümler, çoklu taşımayı üstlenen işletici ve alıcılar (ya da her ikisinin sigortacıları) arasındaki menfaatleri dengelemeye çalışmakta, ancak çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu alıcıya kıyasen ağırlaştırılmaktadır (Xerri, 1980: 149). MTC uyarınca; (i) taşıyıcı aleyhine açılacak davalarda zamanaşımı süresinin iki yıla çıkartılması, (ii) bu sürenin davalının yazılı izni ile uzatılmasına olanak sağlanması ve (iii) sigortacı tarafından gerçekleştirilecek rücu sürecinin, dava zamanaşımı süresi içerisinde taşıyıcı aleyhine bir tahkikat başlatılmış olması şartıyla, dava zamanaşımı süresi sona erse dahi gerçekleştirilebilmesi düzenlemelerine yer verilmesi bu durumun göstergeleridir.

3.1.2.1.3. MTC Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluktan Muafiyeti

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluktan muafiyeti MTC'nin 16/1. maddesinde düzenlenmektedir. MTC'nin 16/1. maddesi uyarınca, çoklu taşımayı üstlenen işletici; görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, çalışanları ve temsilcileri ile çoklu taşıma sözleşmesinin ifası ile görevlendirilen ve çoklu taşıma sözleşmesi dâhilinde hareket eden diğer kişilerin fiil ve ihmallerine ilişkin sorumluluktan, kendisinin, çalışanlarının, temsilcilerinin veya sözleşmenin 15. maddesi uyarınca tanımlanan diğer kişilerin zararın oluşunu ve sonuçlarını engellemek üzere almaları gereken tüm makul önlemleri aldıklarını ispatla kurtulabilmektedir.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluktan muafiyetine ilişkin olarak MTC ile getirilen "makul özen" kriterinin belirlenmesi, özellikle havayolu taşıyıcılarını endişelendirmiştir (Briant, 1996: 127). Yukarıda incelendiği gibi, havayolu taşıma sistemini düzenleyen Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nde taşıyıcı

ancak zararın oluşunu ve sonuçlarını engellemek üzere "gerekli tüm tedbirleri" aldığını ispatla sorumluluktan muaf tutulabilirken, MTC bu anlamda çoklu taşımayı üstlenen işleticiye "makul ölçüde öngörülebilecek tedbirleri" almasını hükmetmiş ve bu kriteri yoruma açık bırakmıştır (Briant, 1996: 127). MTC ile getirilen makul özen kriterinin, her somut olaya göre değişebilen ve her somut olaya göre ayrı incelenmesi gereken bir kriter olması nedeniyle, belirli bir sorumluluk ölçüsü tesis etmediği düşünülmektedir.

MTC'nin çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluktan muaf tutulabilmesi için kabul ettiği tek hüküm, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nda yer alan geniş muafiyet listesi ile karşılaştırıldığında, MTC'nin bu anlamda çoklu taşımayı üstlenen işleticinin aleyhine bir durum yaratmış olduğu tespit edilmektedir. Ancak, birden fazla taşıma sistemini ihtiva eden bir taşımanın tamamından taşıyıcı, vekâlet veren ve taşıtan gibi sıfatlarla sorumlu olarak sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunan bu kişiye, sorumluluğundan türlü nedenlerle kurtulması imkânı tanınmaması, sistemin etkin işleyişi bakımından yerindedir.

3.1.2.1.4. MTC Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen zaman içerisinde, yüklerin hasarı, kaybı ya da geç teslimi neticesinde ortaya çıkan zararın oluşunu ya da sonuçlarını engellemek üzere alması gereken tüm makul önlemleri kendisinin, çalışanlarının, temsilcisinin ve diğer kişilerin aldığını ispatlayamaması durumunda oluşacak sorumluluğu, tekli taşıma sistemi düzenlemelerinde yer verildiği gibi belirli sınırlamalara tabidir.

MTC'nin 18/1. maddesinde, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin yükün hasar ya da kaybından doğan sorumluluğunun, hangisi yüksekse, hasara uğrayan ya da kaybolan beher paket ya da benzer taşıma birimi için 920 ÖÇH ya da hasara uğrayan ya da kaybolan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 2.75 ÖÇH ile sınırlı olduğu düzenlenmiştir. Mankabady (1983: 132), madde metninde kullanılan "hangisi yüksekse" teriminin, Hamburg Kuralları'na paralellik taşıdığını belirtmekte ve sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olarak her iki düzenlemede yer alan tek

farklılığın, öngörülen sorumluluk sınırlarının MTC ile arttırılması olduğunu ifade etmektedir. Bu sınır, Hamburg Kuralları'nda öngörülenden %10 daha fazla iken, Lahey - Visby Kuralları'nda öngörülenden %20 daha fazladır (Nasseri, 1988: 239; Briant, 1996: 130).

MTC'nin 18/3. maddesi uyarınca; çoklu taşımanın denizyolu taşıma sistemini içermemesi durumunda, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun hasara uğrayan ya da kaybolan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 8.33 ÖÇH'den fazla olmayacağı düzenlenerek, denizyolu taşımasını ihtiva etmeyen çoklu taşıma sistemleri için özel bir sorumluluk sınırı öngörülmüştür. MTC'nin 19. maddesi ise, 18/1. ve 18/3. maddelerde yer alan sorumluluk sınırlarının, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi ve zararın gerçekleştiği taşıma sistemini düzenleyen uluslararası tekli taşıma sözleşmesinin ya da emredici ulusal hukuk hükümlerinin daha yüksek bir sınır öngörmesi durumunda uygulama alanı bulamayacağını düzenlemiştir. Yukarıda belirtilmiş olduğu gibi bu hüküm, MTC'nin tam bir yeknesak sorumluluk rejimi tesis etme niteliğini kaybetmesine neden olmakta ve "değiştirilmiş yeknesak sorumluluk rejimi" ya da "değiştirilmiş ağ sorumluluk rejimi" olarak nitelendirilmesine yol açmaktadır. Katsivela (2003: 55) da, bu hükmün MTC'de yer alan yeknesaklık ilkesinin bir istisnası olduğunu belirtmektedir. Mankabady (1983: 133), bu madde hükmü ile yük sigortacılarının prim belirlemede zorluk çekmelerine yol açacağını değerlendirmektedir.

MTC'nin 18/4. maddesi, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin gecikmeden doğan zararlara ilişkin sorumluluğunun sınırlarını düzenlemektedir. İşbu madde hükmüne göre; çoklu taşımayı üstlenen işleticinin geç teslimden kaynaklanan sorumluluğu, geç teslim edilen yüklere ilişkin olarak tayin edilen navlun ücretinin 2.5 katına eşit değer ile sınırlıdır.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, MTC'nin 18/1., 18/3. ve 18/4. maddeleri uyarınca düzenlenen sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanma hakkı MTC'nin 21. maddesi uyarınca, "*hasar, kayıp ve geç teslim zararlarına kasıtlı fiil veya ihmalleri ile ya da böyle bir hasar, kayıp ya da geç teslim zararlarının muhtemelen doğabileceği bilinci ile yol açması durumunda*" ortadan kaldırılmıştır. Xerri (1980: 148), bu madde hükmünün Hamburg Kuralları'ndan alınmış olduğunu ve Lahey ile Lahey - Visby Kuralları ile örtüşmediğini ifade etmektedir.

3.1.2.1.5. MTC'nin Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Sigorta himayesine ilişkin olarak MTC'de yer alan tek hüküm, MTC'nin 28/1. maddesi uyarınca getirilen; "*yük sigortasından yararlanmaya ilişkin olarak çoklu taşımayı üstlenen işletici lehine tesis edilen temlik şartının ya da benzeri şartların, çoklu taşıma sözleşmesi ya da belgesinde yer alması durumunda geçersiz sayılacakları*"na ilişkin düzenlemedir. Yukarıda incelenen Hamburg Kuralları paralelinde getirilen bu düzenleme; çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sigorta himayesinden yararlanacağına ilişkin hükmün, çoklu taşıma sözleşmesinde ya da çoklu taşıma belgesinde yer alması durumunda, bu himayenin yük ilgilisine karşı ileri sürülmesini engellemekte, ancak bu belgelerde atıfta bulunulmaması kaydıyla çoklu taşımayı üstlenen işletici lehine sorumluluk sigortası tesisine engel olmamaktadır. Bu düzenlemenin, diğer tekli taşıma sistemi düzenlemelerinde değinildiği gibi, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin üzerine düşen yükümlülükleri ifada özen göstermeyeceği endişesi ile ve yük ilgilisinin tek muhatabının çoklu taşımayı üstlenen işletici olması amacıyla getirildiği değerlendirilmektedir.

MTC'de, uluslararası havayolu taşımasını düzenleyen Montreal Sözleşmesi'nde taşıyıcı için öngörüldüğü gibi, zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesisine ilişkin bir hüküm ise bulunmamaktadır.

3.1.2.2. Çoklu Taşımacılık Belgelerine İlişkin UNCTAD - ICC Kuralları

ICC, Tokyo Kuralları ile TCM Taslak Sözleşmesi'ni esas almak üzere, 1973 yılında çoklu taşımacılığı düzenleyen kurallar hazırlamış ve bu kuralların kullanımını tavsiye etmiştir. 1975'de tadil edilen ICC Kuralları, dünya çapında geniş bir tanınma ve uygulama alanı bulmuş ve Uluslararası Taşımacılık İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu'nun (International Federation of Freight Forwarders Associations; FIATA) ve Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nin (The Baltic and International Maritime Council; BIMCO) hazırladıkları konşimentolar gibi taşıma belgelerinde kullanılmıştır (Ley, 1991: 206). Çalışmanın bir önceki bölümünde incelenen MTC'nin yürürlüğe girişinin ertelenmesi ve muhtemelen de hiç girmeyeceğinin öngörülmesi, UNCTAD bünyesinde kurulan Denizcilik Komitesi'ni,

yetkili ticari tarafların ve uluslararası kuruluşların da görüşlerini almak suretiyle, ICC Kuralları'nın tadili için yeni bir çalışma yapmak konusunda teşvik etmiştir (Crowley, 2005: 1498). MTC'nin, Hamburg Kuralları'na paralel hükümler taşıması nedeniyle yürürlüğe girmesinde sorunlar yaşadığı gerçeğinden yola çıkan düzenleyicilerin, UNCTAD-ICC Kuralları'nı geniş kabul gören Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'na dayandırdığı görülmektedir.

1992 yılında "Çoklu Taşımacılık Belgelerine İlişkin UNCTAD - ICC Kuralları" adı altında yürürlüğe giren düzenleme, çoklu taşıma sisteminin esasına yönelik hükümler içermekten çok, sözleşmesel hükümler içermekte ve 13. maddesi uyarınca uluslararası veya ulusal emredici düzenlemelere öncelik vermektedir (UNCTAD, 2003a: 9). Kurallar, hukuken zorlayıcı etkiyi haiz olmamakla birlikte, bir sözleşmede kendilerine atfedilmekle, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluklarını ya da yükümlülüklerini arttırmadıkça, o sözleşmeden kaynaklanan tüm ihtilaflara uygulanabilmektedir (UNCTAD, 2001: 13).

Kozuka (2003: 261), UNCTAD – ICC Kuralları'nın en önemli ve MTC'den etkilenen özelliklerini; (i) çoklu taşıma belgesinin kanıt niteliğine vurguda bulunması[109] ve (ii) sorumluluk sınırlandırmasında "hangisi yüksekse" terimine yer vererek, sorumluluk sınırlarını çoklu taşımanın denizyolu taşımasını ihtiva edip etmemesine göre farklılaştırması olarak tespit etmektedir. Kurallar ile MTC arasındaki en önemli farklılık ise tesis edilen sorumluluk rejiminin niteliğinde ortaya çıkmaktadır. Nitekim kuralların 6/4. maddesi uyarınca; zararın meydana geldiği taşıma sisteminin belirlenebilmesi durumunda, bu sistemi düzenleyen uluslararası ya da ulusal hukuk normunun, MTC'de olduğu gibi kendisinden daha yüksek olup olmadığına bakılmaksızın, bu kuralların yerine uygulanacağı düzenlenmektedir.

UNCTAD – ICC Kuralları çoklu taşıma sisteminde yaşanan sorunlara bazı çözümler getirmiş olsa da, kuralların; taşıma sözleşmelerinde ancak kendilerine atıfta bulunulması durumunda uygulanabilmesi ve ulusal ve bölgesel emredici nitelikli normlar ile çatışmaması durumunda uygulanabilmesi, çoklu taşıma sisteminde

[109] UNCTAD – ICC Kuralları'nın 3. maddesinde; " '*tartma, iç dolum ve sayım taşıtanın üzerinde' ve 'taşıtan tarafından paketlenmiş konteyner' gibi aksi ifadeler basılı belgenin üzerinde bulunmadıkça, çoklu taşıma belgesinde yer alan bilgilerin, çoklu taşımayı üstlenenin yükleri belirtildiği şekilde ve iyi halde teslim aldığına ilişkin bir kanıt oluşturduğu*" belirtilmekle, taşıma belgesinin yüklerin sağlamlığına ilişkin karine yaratması hususunda önemli olduğu ve belgenin üzerine bunun aksini belirtebilecek bir takım kayıtların yazılabileceği belirtilmiştir.

hukuki yeknesaklığın sağlanmasını zorlaştırmaktadır (Crowley, 2005: 1498). Zanardi (1999: 5), çoklu taşıma sisteminde varolan hukuki yeknesaklık engelinin, devletlerin UNCTAD-ICC Kuralları'nı kendi iç hukuklarına emredici hukuk normları olarak almaları ya da en azından taşıma ilişkisi taraflarının kurallara atıfta bulunmasına gerek kalmaksızın kuralların somut çoklu taşımaya uygulanabilirliğinin sağlanması ile aşılabileceğini tespit etmektedir.

3.1.2.2.1. UNCTAD-ICC Kuralları'nın Uygulama Alanı

UNCTAD – ICC Kuralları'nın uygulama alanı kuralların 1. maddesinde belirtilmiş ve kuralların; "*yazılı, sözlü ya da başka şekillerde yapılan taşıma sözleşmelerine ilişkin olarak hazırlanan çoklu taşıma belgelerinde kendilerine atıfta bulunulması durumunda, taşıma belgesinin tekli ya da çoklu taşıma sözleşmesine ilişkin olarak hazırlanıp hazırlanmadığına bakılmaksızın uygulanabileceği*" düzenlenmiştir. Madde devamla, böyle bir atfın yapılması durumunda kuralların, çoklu taşıma sözleşmesine eklenecek tüm ek maddeleri (çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluklarını veya yükümlülüklerini arttıranlar hariç) ve bu kurallar ile çatışan sözleşme hükümlerini yürürlükten kaldıracağını düzenlemektedir.

Uygulama alanını düzenleyen madde metni incelendiğinde, kuralların iç taşımalara uygulanabilirliğine ilişkin bir açıklık bulunmadığı tespit edilmektedir. UNCTAD-ICC Kuralları'nda, kuralların, iç taşımalara uygulanmasını engelleyecek herhangi bir hüküm bulunmadığı ve dolayısıyla bir devletin ülkesi içerisinde yapılacak taşımalar için düzenlenecek çoklu taşıma belgelerinde, bu kurallara atıfta bulunulmasıyla, kuralların uygulanabileceği sonucuna varılmaktadır. Ley (1991: 276) de, UNCTAD-ICC Kuralları'nın, ICC Kuralları ve MTC ile arasındaki en önemli farklılıklardan birinin; ICC Kuralları ve MTC'nin 2. maddelerinde "bu düzenlemelerin sadece iki farklı devlet arasında gerçekleştirilecek taşımalara uygulanabileceğinin" açıkça belirtilmesine rağmen, UNCTAD-ICC Kuralları'nda böyle bir sınırlamaya yer verilmemesi olduğunu ifade etmektedir. Ancak, iç taşımalara uygulanabilmesi için kendisine atıfta bulunulan bu kurallar, ulusal emredici hukuk normları ile çatışması durumunda uygulama alanı bulamayacaktır. Nitekim Kurallar'ın 13. maddesi; "*kurallar sadece emredici uluslararası*

sözleşmelere ve ulusal hukuka aykırı hükümler ihtiva etmediği sürece uygulanabilecektir" demekle, UNCTAD-ICC Kuralları'nın ulusal hukuka ve uluslararası sözleşmelere aykırı hükümler taşıdığı ölçüde uygulanamayacağını belirtmektedir. Taraflar arasında akdedilecek taşıma sözleşmesine taşıma taraflarının rızası ile eklenecek bu kuralların, bireylerin iradesi üzerinde bulunan ve devletin iradesini yansıtan ulusal hukuk kuralları ile çatışması durumunda, ulusal hukuka üstünlük vermesinin yerinde olduğu düşünülmektedir.

Taşıma sözleşmesinin UNCTAD-ICC Kuralları'nın açık hükmü karşısında yazılı olarak yapılması gerekmese de, bu kurallar uyarınca düzenlenecek çoklu taşıma belgesinin varlığı, kuralların uygulanabilirliği için "atıfta bulunma" şartının gerçekleşebilmesi açısından bir zorunluluktur. Kuralların 2/6. maddesi uyarınca; çoklu taşıma belgesinin, çoklu taşıma sözleşmesinin akdedildiğini ispat ettiği ve uygulanacak hukukun izin verdiği ölçüde elektronik veri değişim mesajları ile de düzenlenebileceği belirtilmekle, belgenin bilgisayar ortamında düzenlenip işlem görmesine olanak sağlanmaktadır. Ley (1991: 2010), bu düzenlemenin, taşımanın modernizasyonuna paralel olarak gerçekleştirilen önemli bir yenilik olduğunu ifade etmektedir. EDI mesajlarının çoklu taşıma belgesi olarak sayılmasına imkân tanıyan bu düzenleme, gelişen taşıma teknolojileri karşısında duyulan hızlı belge değişim ihtiyacına bir çözüm olarak getirilmiştir.

UNCTAD – ICC Kuralları'nın uygulama alanına ilişkin olarak değinilmesi gereken son nokta ise, bu kuralların canlı hayvan ve güvertede yük taşımalarında da uygulanabilmesidir. Kuralların yük kavramını tanımlayan 2/10. maddesi, yüklerin; "*canlı hayvan da dâhil olmak üzere konteyner, palet ya da benzer taşıma araçları ya da çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından paketlenmesi zorunluluğu olmayan ve güvertede taşınıp taşınmamasından bağımsız olan her türlü eşyayı*" ifade ettiğini düzenlemektedir.

3.1.2.2.2. UNCTAD-ICC Kuralları Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Kapsamı

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumlu olduğu süre UNCTAD-ICC Kuralları'nın 4/1. maddesi uyarınca düzenlenmiş ve maddede çoklu taşımayı

üstlenen işleticinin sorumluluğun yükü teslim aldığı anda başlayıp, teslim ettiği ana kadar devam ettiği belirtilmiştir. UNCTAD-ICC Kuralları ayrıca, "teslim alma" ve teslim etme" kavramlarını sırasıyla 2/7. ve 2/8. maddelerinde tanımlamaktadır. Teslim alma, kuralların 2/7. maddesi uyarınca; "*yüklerin taşınmak üzere çoklu taşımayı üstlenen işleticinin muhafazası altına girerek, kabul edildiği*" anı, teslim etme ise kuralların 2/8. maddesi uyarınca yüklerin; *"(i) alıcıya teslim edildiği, (ii) çoklu taşıma sözleşmesine ya da somut taşımaya göre varma yerinde uygulanacak hukuka göre alıcının tasarrufuna bırakıldığı, (iii) somut taşımaya göre varma yerinde uygulanacak hukuka göre yetkili makamın ya da diğer üçüncü şahsın muhafazasına bırakıldığı"* anı ifade etmektedir.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun kapsamı ise UNCTAD-ICC Kuralları'nın 5/1. maddesi ile düzenlenmiş ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, sorumluluk süresi içerisinde yüklerin kayıp, hasar ve geç teslimi[110] nedeni ile ortaya çıkacak zararlardan; kendisinin, çalışanlarının veya temsilcilerinin bu zararın ortaya çıkmasında tam veya birleşik hata ya da kusurunun bulunmadığını ispatlamadığı sürece sorumlu olduğu belirtilmiştir.

UNCTAD-ICC Kuralları'nın 4/2. maddesi uyarınca; çoklu taşımayı üstlenen işletici, yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar gerçekleşecek kayıp, hasar ve geç teslim zararlarına ilişkin olarak kendi fiil ve ihmallerinden sorumlu olduğu gibi, görevleri içerisinde hareket etmek kaydıyla kendi adamları ve temsilcilerinin ya da taşıma sözleşmesinin gereklerinin yerine getirilebilmesi için kullanılan diğer kimselerin fiil ve ihmallerinden de sorumludur. Ley (1991: 217), "diğer kimseler" kavramı içerisine bağımsız sözleşenlerin de dahil olduğunu ifade etmektedir.

UNCTAD – ICC Kuralları uyarınca taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin ihbar ve dava zamanaşımı süreleri, kuralların 9. ve 10. maddelerinde düzenlenmiştir. UNCTAD-ICC Kuralları'nın 9. maddesi; kayıp ya da hasarın, teslim anında; gözle

[110] Geç teslim UNCTAD-ICC Kuralları'nın 5/2. maddesi uyarınca tanımlanmış ve teslimde gecikmenin, teslimin açıkça kararlaştırılan zamanda gerçekleşmemesi ya da böyle bir belirlemenin mevcut olmaması durumunda, özenli bir çoklu taşımayı üstlenenin yükleri somut olayın özelliklerine göre teslim etmesi gereken zamanda teslim etmemesi durumunda gerçekleşeceğini belirtmiştir. UNCTAD-ICC Kuralları'nın 5/3. maddesi ise "5*/2. maddede öngörülen teslim süresinin üzerinden 90 gün geçmesine rağmen, yüklerin teslim edilmemiş olması durumunda, talep sahibinin aksine kanıt bulunmaması durumunda yükleri kayıp sayabileceğini*" düzenlemiştir. Ley (1991: 221), diğer uluslararası sözleşmelerde belirtilen sürenin dolması ile geciken yüklerin kayıp sayılabileceği öngörülürken, UNCTAD-ICC Kuralları'nda çoklu taşımayı üstlenene "*90 günlük sürenin bitimine rağmen kaybolmadığına ilişkin aksine kanıt gösterebilme imkânı*" tanınmasını çoklu taşımayı üstlenenin lehine ve önemli bir değişiklik olarak kabul etmektedir.

görünmesi durumunda derhal, gözle görünmemesi durumunda ise teslimi takiben 6 gün içerisinde ihbar edilmesi gereğini düzenlemektedir. Aynı maddenin devamında ise; hasar ya da kayıp ihbarının hiç yapılmaması ya da süresi içerisinde yapılmaması durumunda, yüklerin alıcısına çoklu taşıma belgesinde düzenlendiği gibi iyi halde teslim edildiğine ilişkin bir karinenin oluşacağı düzenlenmektedir.

UNCTAD-ICC Kuralları'nın 10. maddesinde ise çoklu taşımayı üstlenen işletici aleyhine açılacak davaların, aksi sözleşmede öngörülmedikçe; yüklerin teslimini, teslim edilmesi gereken süreyi ya da alıcının yükleri kayıp sayabileceği süreyi takiben 9 ay içerisinde açılması gerektiği düzenlenmiştir.

3.1.2.2.3. UNCTAD-ICC Kuralları Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluktan Muafiyeti

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluk süresi içerisinde kendisi, çalışanları ya da temsilcilerinin fiil ve ihmalleri neticesinde doğacak kayıp, hasar ve geç teslim zararlarından sorumlu tutulacağı yukarıda belirtilmişti. Ancak UNCTAD-ICC Kuralları uyarınca, diğer taşıma sistemi düzenlemelerinde olduğu gibi, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin bu sorumluluktan muafiyetine yol açan birtakım nedenler düzenlenmiştir.

UNCTAD-ICC Kuralları uyarınca; çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, sorumluluk süresi içerisinde yüklerin kayıp, hasar ve geç teslimi zararlarına ilişkin sorumluluktan, kendisinin, çalışanlarının veya temsilcilerinin tam veya birleşik hata ya da kusurunun bulunmadığını ispatlaması durumunda muaf olacağı düzenlenmiştir. Kurallar, bu genel muafiyet nedeninin yanısıra 5/4. maddesi ile denizyolu taşımasının çoklu taşıma sisteminin bir ayağı olarak yer alması durumunda uygulanabilecek özel sorumluluktan muafiyet nedenlerine de yer vermektedir. denizyolu taşıması sırasında ortaya çıkacak kayıp, hasar ve geç teslim zararlarının; (i) geminin kaptanı ya da gemi adamlarının geminin seyrine veya teknik idaresinden kaynaklanan bir kusurundan (teknik kusurdan) ya da (ii) taşıyıcının şahsi kusur ya da ihmali olmadıkça, yangından kaynaklanması durumunda çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Çoklu taşımayı üstlenen işletici, geminin denize elverişsizliğinden doğan zararlara ilişkin sorumluluğundan ise,

gemiyi yolculuğun başında denize elverişli hale getirme hususunda gerekli özeni gösterdiğini ispatlamakla muaf tutulmaktadır.

Yukarıda belirtildiği gibi, Lahey ve Lahey – Visby Kuralları'nın 4/4. maddesinde, denizyolu taşıyıcısının yararlanabileceği uzun bir muafiyet listesi düzenlenmiş ve özellikle Hamburg Kuralları ile benimsenmeyen teknik kusur kavramına bu listede yer verilmiştir. UNCTAD-ICC Kuralları da, denizyolu taşımasına ilişkin olarak yukarıda açıklanan özel muafiyet nedenini düzenlerken; "teknik kusurdan sorumsuzluğa" ve "gemiyi denize elverişli hale getirme hususunda özen gösterme" kavramlarına yer vererek, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları paralelinde düzenlemeler getirmiştir. Ancak, her iki muafiyet nedeninin uygulanabilmesi için zararın denizyolu taşımasında gerçekleşmiş olması gerekmektedir. UNCTAD-ICC Kuralları zararın denizyolu taşımasından kaynaklandığını ispatlamakla kimin yükümlü olduğunu düzenlememiş olsa da, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 190/1. maddesi uyarınca tesis edilen "iddia eden ispat eder" ilkesi gereği, muafiyet iddiasından çoklu taşımayı üstlenen işletici yararlanacağından, konuya ilişkin ispat yükümlülüğünün çoklu taşımayı üstlenen işleticide olduğu değerlendirilmektedir.

3.1.2.2.4. UNCTAD – ICC Kuralları Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluk süresi içerisinde ortaya çıkan hasar, kayıp ve geç teslim zararlarına ilişkin olarak bir önceki bölümde belirtilen genel ve özel (denizyolu taşımasına özgü) muafiyet nedenlerinden yararlanamayacak olması durumunda, sorumluluğunun tesis edileceği değerlendirilmektedir. Ancak çoklu taşımayı üstlenen işleticinin bu sorumluluğu sınırsız değildir. UNCTAD – ICC Kuralları'nın 6. maddesi uyarınca; "*gönderen tarafından çoklu taşımayı üstlenen işleticiye teslim edilmeden önce yüklerin değeri çoklu taşıma belgesi üzerine beyan edilmedikçe, çoklu taşımayı üstlenen işletici yükün kaybından ya da hasarından; hangisi yüksekse beher paket ya da birim için 666,67 ÖÇH ya da brüt ağırlığın beher kilogramı için 2 ÖÇH'den fazla olmayacak şekilde sorumludur*" denilmekle, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun sınırı düzenlenmiştir. Ancak,

sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin genel hüküm, çoklu taşıma sisteminin denizyolu taşımasını içermediği durumlarda uygulama alanı bulmamaktadır. Bu gibi durumlarda, UNCTAD - ICC Kuralları'nın 6/3. maddesi uyarınca; çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, kaybolan ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 8.33 ÖÇH'den fazlasıyla sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Çoklu taşımanın denizyolu taşıma sistemini içermesi durumunda, UNCTAD-ICC Kuralları ile öngörülen sorumluluk sınırlarının Lahey-Visby Kuralları ile öngörülen sorumluluk sınırlarına paralelliği, her iki düzenlemede yer alan muafiyet nedenlerinin de (teknik kusur, yangın, başlangıçta denize elverişli halde bulundurma gibi) paralel olması nedeniyle olağan olarak değerlendirilmektedir.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun sınırının belirlenmesine ilişkin hükümler UNCTAD – ICC Kuralları'nın 6/4. maddesi çerçevesinde sınırlandırılmıştır. Madde hükmü "*kayıp ya da hasarın taşımanın hangi ayağında gerçekleştiğinin tespit edilebilmesi durumunda, o taşıma ayağına uygulanabilecek uluslararası sözleşme ya da emredici ulusal hukuk hükümlerin farklı sınırlar öngörmesi ve bu taşıma ayağına ilişkin olarak ayrı bir taşıma sözleşmesi akdedilmiş olması durumunda, işbu uluslararası sözleşme ya da emredici ulusal hukuk hükümlerinin uygulanacağını*" belirtmektedir. Bu hüküm uyarınca, UNCTAD-ICC Kuralları'nın tam olarak ağ sorumluluk rejimini kabul etmiş olduğu tespit edilmektedir. Belirtilen hüküm uyarınca; (i) "*zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilemediği durumlarda*" UNCTAD-ICC Kuralları'nın ilgili 6/2. ve 6/3. maddeleri, (ii) "*zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebildiği durumlarda*" ise zararın gerçekleştiği taşıma sistemini düzenleyen uluslararası sözleşme ve emredici ulusal hukuk hükümleri uygulama alanı bulabilecektir. Ancak bu hüküm dolayısıyla, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, taşımanın başında zararın gerçekleşeceği yeri ya da taşıma sistemini öngöremeyecek olması nedeniyle, UNCTAD/ICC Kuralları uyarınca atıfta bulunulan uluslararası ya da ulusal normların hangisine tabi tutulacağını bilememesi gibi önemli bir sorun ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, yukarıda da belirtildiği gibi, ağ sorumluluk rejiminin yeknesaklığın önündeki en büyük engellerden biri olduğu sonucuna varılmaktadır.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin geç teslimden doğan zararlara ilişkin sorumluluğunun sınırları UNCTAD-ICC Kuralları'nın 6/5. maddesi uyarınca düzenlenmiş ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, geç teslimden doğan zararlardan, çoklu taşıma sözleşmesinde belirtilen navlun miktarından fazla sorumlu olmayacağı belirtilmiştir.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, UNCTAD-ICC Kuralları'nda yer alan sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanma hakkı sınırsız değildir. UNCTAD-ICC Kuralları'nın 7. maddesi uyarınca, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; (i) hasar, kayıp ya da geç teslim zararlarının ortaya çıkması amacını taşıyan kasıtlı kişisel fiil veya ihmalinin ya da (ii) bu kayıp, hasar ya da geç teslimin muhtemelen oluşacağı bilinci taşıdığının ispatlanması durumunda, sorumluluğun sınırlandırılması hakkından yararlanamayacağı düzenlenmiştir. Bu noktada tekli taşıma sistemi düzenlemeleri ile UNCTAD-ICC kuralları arasındaki önemli bir farklılığa işaret etmek gerekmektedir. Nitekim Varşova Sistemi Düzenlemeleri ile CMR'de açıkça "*taşıyıcının, kendi adamları ile temsilcilerinin kasıtlı ihmal ve fiilleri bulunması durumunda sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacağı*" belirtilirken, UNCTAD-ICC Kuralları uyarınca sadece çoklu taşımayı üstlenen işleticinin kastının varlığı üstlenenin sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanmasını engellemektedir.

3.1.2.2.5. UNCTAD-ICC Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Yukarıda incelendiği gibi Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları ile CMR'de taşıyıcının, MTC'de ise çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sigorta himayesinden yararlanacağına ilişkin şartın taşıma belgesinde yer almasının, bu şartın geçersizliğine neden olacağına ilişkin hüküm bulunmaktadır. Ancak UNCTAD-ICC Kuralları'nda, CIM-COTIF'de olduğu gibi bu konuya ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

UNCTAD-ICC Kuralları'nda ayrıca, uluslararası havayolu taşımasını düzenleyen Montreal Sözleşmesi'nde taşıyıcı için öngörüldüğü gibi, çoklu taşımayı

üstlenen işleticinin sorumluluk sigortası himayesi tesisi zorunluluğuna ilişkin bir hüküm de yer almamaktadır.

3.1.2.3. Kısmen veya Tamamen Denizyolu ile Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)

Çoklu taşıma sistemini uluslararası alanda düzenleyen UNCTAD-ICC Kuralları'nın emredici niteliğe haiz olmaması, sistemi yeknesak ve emredici bir sorumluluk rejimi uyarınca düzenleyen MTC'nin ise yürürlükte bulunmayışı, devletleri, çoklu taşıma sistemini uluslararası alanda ve emredici bir norm ile düzenleme konusunda yeni çalışmalar yapmaya itmiştir. UNCITRAL 1996 yılında hazırladığı yüklerin denizde taşınmasına ve çoklu taşıma sistemine ilişkin hükümler içeren uluslararası kodifikasyon projesini, 2007 yılında yapılan dokuzuncu toplantısında ilk taslak metni hazırlamak suretiyle resmileştirmiştir. Yapılan tüm bu çalışmalar sonrasında; denizyolu taşımasına ilişkin olarak hazırlanan uluslararası sözleşmelerin aynı hukuk normu içerisinde hem güncellendiği hem de denizyolu ayağını ihtiva eden çoklu taşıma sisteminin düzenlendiği ve kısaca Rotterdam Kuralları olarak adlandırılan "Kısmen veya Tamamen Denizyolu ile Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" 23.09.2009 tarihinde kabul edilmiştir. Ancak Rotterdam Kuralları, sadece İspanya tarafından, 19.01.2011 tarihinde imzalandığından, imza yetersayısı olan 20'ye erişilememesi nedeniyle hâlihazırda yürürlükte değildir.

Çalışmanın bu bölümünde, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı ve sorumluluk unsurlarını incelemeden önce, UNCTAD'ın (2003b: 14), "Çoklu Taşıma: Uluslararası Hukuk Normlarının Uygulanabilirliği" başlıklı raporunda yer alan ve çoklu taşıma sisteminin yeknesak bir norm ile düzenlenmesine ilişkin olarak taşıma sektörü temsilcilerinin görüşlerinin alındığı anketin değerlendirilmesi, Rotterdam Kuralları'na duyulan talebin tespiti açısından gereklidir. Ankete katılan 60'ı gelişmiş ve gelişmekte olan devletlerin temsilcilerinden ve 49'u ise sektör temsilcilerinden oluşan 109 kişinin; %39'u çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeni bir hukuk normuna ihtiyaç duyulduğunu belirtirken, %26'sı çoklu taşıma sisteminde yaşanan

hukuki engelin MTC'nin tadili ile kaldırılabileceğini ifade etmiştir. Yine ankete katılan; denizyolu taşıması sektörü temsilcilerinden oluşan %13'lük bir kesim, uluslararası denizyolu ile yük taşıma sözleşmelerin tadilinin ve bu sözleşmelerin çoklu taşıma sistemine uyarlığının sağlanmasının sistemde yaşanan hukuki engelin kaldırılması için yeterli olacağını ifade ederken, karayolu taşıması sektörü temsilcilerinden oluşan %13'lük diğer bir kesim ise, uluslararası karayolu ile yük taşıma sözleşmelerinin tadilinin ve bu sözleşmelerin çoklu taşıma sistemine uyarlığının sağlanmasının, sistemde yaşanan hukuki engelin kaldırılması için yeterli olacağını ifade etmiştir. Kalan %9'luk grup konuya ilişkin olarak sunulan matbu seçenekler dışında farklı çözüm önerileri sunmuştur. Örneğin, sigorta sektöründen bir temsilci; tekli taşıma sistemini düzenleyen bir hukuk normunun çoklu taşıma sistemine uygulanacak şekilde genişletilmesinin, sistemde yaşanan hukuki engeli çözmekte yeterli olmayacağını ve en uygun yaklaşımın, denizyolu taşıma sistemini düzenleyen Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nın yerini alacak yeni bir hukuk normunun ve çoklu taşıma sistemini düzenleyen ayrı bir hukuk normunun düzenlenmesi olduğunu ifade etmiştir. Anket sonuçları incelendiğinde; ankete katılanların %65'inin, yeni bir çoklu taşıma sistemi düzenlemesi ile ya da MTC'nin güncellenmesi ile de olsa yeknesak bir normun düzenlenmesini desteklediği sonucu ortaya çıkmaktadır. İşte Rotterdam Kuralları, bu noktada varolan talebe karşılık olarak, UNCITRAL tarafından hazırlanmıştır.

Rotterdam Kuralları; yüklerin denizyolu taşıma sistemi ve denizyolunu içeren çoklu taşıma sistemi aracılığıyla taşınmasını ve bu taşıma ilişkisi taraflarının sorumluluklarını düzenlemektedir (UNECE, 2011:1). Kuralların, son yıllarda gelişen konteyner taşımacılığına ve elektronik veri transferi gibi teknik konulara tam bir açıklık getirememeleri nedeni ile güncellenmesi gereken Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nın yerine geçmesi ve yeknesak bir düzen yaratması hedeflenmiştir. Nitekim Rotterdam Kuralları'nın 89. maddesi uyarınca, kuralların yürürlüğe girmesi ile taraf devletler için Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nın ilga olacağı açıkça hükmedilmiştir. Hâlihazırda denizyolu taşımasını düzenleyen uluslararası hukuk normları, yaygın uygulama alanlarının varlığına rağmen, dünya çapında duyulan ihtiyaçları modern ve yeknesak bir şekilde karşılayamamaktadır ki, bu da bir asıra yakın geçmişe sahip Lahey Kuralları ile

yarım asırlık Lahey-Visby Kuralları için son derece olağandır (Sturley, 2003: 66). Ziegler (2009: 330), 100 yıla yakın süre boyunca Lahey Kuralları'nın birçok yapısal boşlukları doldurmakla uygulamada gösterdiği küresel başarının, kurallar ile getirilen birtakım ilkelerin zamanaşımına uğradığı ve kuralların uluslararası modern ticaretin çevresi ile taşımanın gereklerini karşılayamadığı gerçeğini değiştirmeyeceğini ifade etmektedir.

Rotterdam Kuralları'nın, süresi geçmiş Lahey-Visby Kuralları'nın yerini alıp, denizyolu taşıması için geleceğin hukuk düzenini kurup kuramayacağı konusunda tereddütler bulunmaktadır. Nitekim Rotterdam Kuralları ile yaratılan hukuki rejimin "artı denizyolu taşıması rejimi" (maritime plus regime) olması, yani denizyolu taşıma sistemini düzenlemenin yanısıra, denizyolu taşıma sistemini içeren çoklu taşıma sistemini de düzenlemesi, her bir taşıma sisteminin kendisine özgü yapısal farklılıkları bulunması nedeniyle eleştirilmektedir (UNCTAD, 2002: 4; Tetley, 2003: 7; Fujita, 2008: 353; Schelin, 2008: 327; Faria, 2009: 313).

Rotterdam Kuralları'na getirilen eleştiriler sadece denizyolu taşıması ile çoklu taşıma sisteminin bir arada düzenlenmesi noktasında toplanmamaktadır. Sturley (2009b: 429) kuralların devrim niteliği taşımadığını sadece evrimsel nitelik taşıdığını belirtmektedir. Tetley (2003: 8) ise, dünya devletlerinin taşıyıcının emredici sorumluluğunu limandan limana düzenleyen Hamburg Kuralları'na ve henüz yürürlüğe dahi girememiş MTC'ye uyum sağlamakta zorlandığı ve hatta ABD'nin 1924 yılında kabul edilen Lahey Kuralları'na sıkışıp kaldığı günümüz taşıma hayatında; dokuz ya da on uluslararası sözleşme ile düzenlenebilecek konuları (çoklu taşıma, ciro edilebilirlik, elektronik ticaret, yük, gemi ipoteği gibi) tek bir norm ile düzenleyen bu kuralların uygulanabilirlik derecesini de sorgulamakta ve kuralları açık olmayan yeni terminolojisi, belirsiz tanımlamaları ve getirdiği yeni ispat külfetleri bakımından eleştirmektedir. FIATA (2011: 1) da, Rotterdam Kuralları'na ilişkin görüşlerini bildirdiği "Görüş Bildirisi"nde (Position Paper); kuralların lafzının karmaşık olmasının, ek işlem masrafları ile yanlış anlama ve yanlış yorumlamalara yol açacağını ve bu durumun yeknesaklık amacının gerçekleşmesinde önemli bir engel olduğunu belirtmekle, bu durumu kuralların yürürlüğe girmesini istememesine öncelikli neden olarak göstermektedir.

Rotterdam Kuralları ile hedeflenen yeknesak bir sistem yaratmak olsa da bunun, kuralların; denizyolu taşıma sistemini düzenleyen kısmı için gerçekleşebilir bir hedef olduğu ve çoklu taşıma sistemini düzenleyen kısmı için gerçekleşmesinin pek mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. Nitekim yukarıda da açıklandığı üzere, Rotterdam Kuralları sadece denizyolu taşıma sistemini ihtiva eden çoklu taşıma sistemlerine uygulanabilecektir. Ancak, yeknesak ve emredici nitelikli hukuk normu eksikliği denizyolu taşıma sistemini ihtiva etmeyen karayolu, demiryolu ve havayolu taşıma sistemlerinin bütünleştirildiği çoklu taşımalarda da vardır ve Rotterdam Kuralları bu taşımalara uygulanamamaktadır.

Rotterdam Kuralları'nın denizyolu taşıma sistemi olmaksızın uygulanamamasının yanısıra, iki özelliği, kuralların çoklu taşımada yeknesak sorumluluk rejimi tesisinden oldukça uzak kalmasına neden olmaktadır: ilk özellik Rotterdam Kuralları ile ağ sorumluluk rejiminin kabul edilmiş olması iken, ikinci özellik, kurallar yürürlüğe girse dahi uluslararası emredici nitelikli tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin uygulanmasına öncelik tanınmasıdır.

MTC ile benimsenen yeknesak sorumluluk rejimine karşılık, Rotterdam Kuralları, Çin, Brezilya, Almanya ve Hollanda gibi ülkelerin çoklu taşıma sistemini düzenledikleri ulusal hukuklarında benimsedikleri, ağ sorumluluk rejimini benimsemiştir (UNECE, 2011d: 4; UNCTAD, 2002: 4). Rotterdam Kuralları'nın 26. maddesi uyarınca; hasar ve kayıp zararları ile geç teslime yol açan olayın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda, ilgili taşıma sistemini düzenleyen uluslararası sözleşmenin ya da emredici ulusal hukuk kurallarının uygulanacağı, zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilememesi durumunda ise Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağı düzenlenmiştir. Bu sistemin benimsenmesinde amaç; MTC ile yaratılan ve MTC'nin yürürlüğe girmesindeki en önemli engellerden biri olan "diğer uluslararası sözleşmelerle çatışma sorununu" ortadan kaldırmak ve bu şekilde Rotterdam Kuralları ile tekli taşıma sistemlerini düzenleyen ve hâlihazırda yürürlükte olan uluslararası sözleşmelerin emredici hükümleri arasında uyumu sağlamaktır (UNCTAD, 2002: 19). Bunun yanısıra CMI Çalışma Grubu (2010: 6), 2010 yılında hazırladığı "Rotterdam Kuralları Üzerine Soru ve Cevaplar" (Questions and Answers on Rotterdam Rules) başlıklı çalışmasında; ağ sorumluluk rejimi ile yeknesak sorumluluk rejiminin farklı

noktalarda değerlendirilmesine rağmen, her iki sistemin de zamanla hukuki düzenlemelerce değiştirilmiş olduğunu ve bu nedenle sistemlerin artık çok da farklı olmadıklarını ifade ederek, Rotterdam Kuralları ile ağ sorumluluk rejiminin benimsenmesine yönelik eleştirilere yanıt vermektedir.

Rotterdam Kuralları'nın yeknesak sorumluluk rejimi tesisini sağlamaktan uzak olmasına neden olan ikinci özelliği ise; kuralların 82. maddesi ile "*sözleşmedeki hiçbir madde, sözleşme yürürlüğe girdiği zaman yürürlükte bulunan ve taşıyıcının yüklere ilişkin kayıp veya hasar sorumluluğunu düzenleyen karayolu, demiryolu, havayolu ve içsuyolu taşımalarına ilişkin uluslararası sözleşmelerin ve bunların gelecekte yapılacak tadillerinden herhangi birinin uygulanmasını önleyemeyecektir*" düzenlemesine yer vermesidir. Bu şekilde, denizyolu taşıma sistemi hariç, tekli taşıma sistemini düzenleyen tüm uluslararası hukuk normlarının ve hatta bunlarda ileride yapılabilecek tadillerin Rotterdam Kuralları'ndan üstün bir şekilde uygulanmasına imkân tanınmaktadır. Buna ilave olarak ilgili somut uyuşmazlıkta şayet; içsuyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu taşımasını kapsamına alan ve yürürlükte olan bir uluslararası sözleşme uygulama alanı bulamıyorsa, Rotterdam Kuralları taşıma sürecinin bu adımlarına da uygulanabilmektedir. Dolayısıyla, karayolu taşımasında CMR'nin, havayolu taşımasında Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin, içsuyolu taşımasında Budapeşte Sözleşmesi'nin ve demiryolu taşımasında CIM-COTIF'in uygulanma ihtimalinin olduğu bir çoklu taşımada, Rotterdam Kuralları'nın yeknesaklık sağlama konusunda başarı sağlayamayacağı değerlendirilmektedir. Nitekim Rotterdam Kuralları yeknesak bir sorumluluk rejimi tesis etmiş olsa idi, taşıyıcının yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen zaman içerisinde, yükün kayıp, hasar ya da geç teslim zararlarına istisnasız bir şekilde uygulanıyor olması gerekirdi (Nikaki, 2006: 527).

Rotterdam Kuralları'nın, yukarıdaki açıklamaların ışığında, en önemli sorununun tekli bir taşıma sistemi olan denizyolu taşıma sistemi ile çoklu taşıma sistemini birlikte düzenlenmesi olduğu değerlendirilmektedir. Bu iki sistem yapıları, tarafları, işleyişleri ve nitelikleri itibari ile çok farklı sistemlerdir. Tekli ve çoklu taşıma sistemlerinin bu şekilde tek bir hukuk normu ile düzenlenmesi de, bu normun, denizyolu taşıma sistemi ve çoklu taşıma sisteminin kendilerine özgü ihtiyaçlarını karşılamak noktasında yetersiz kalmasına yol açmakta ve uygulamada varolan

sorunları azaltmaktan çok arttırmaktadır. Bunun yanısıra, Rotterdam Kuralları'nın yaratmış olduğu "ifa eden taraf" ve "denizyolu taşımasını ifa taraf" kavramlarının, uygulamada varolan kavramları daha karmaşık bir terminoloji ile düzenlediği tespit edilmekle, bu durumun kuralların benimsenmesi noktasında önemli sıkıntılar yaşanmasına yol açacağı değerlendirilmektedir.

3.1.2.3.1. Rotterdam Kuralları'nın Uygulama Alanı

Rotterdam Kuralları'nın, uluslararası denizyolu taşımasını kendisinden önce düzenleyen normlar ile kıyaslandığında, uygulama alanının genişletildiği ancak yine de bu alanın birtakım sınırlara tabi tutulduğu belirtilmektedir (Sturley, 2011: 81). Rotterdam Kuralları'nın 5. maddesi uyarınca bu kurallar; *"(i) taşıma sözleşmesinde belirtilen yükün taşıyıcıya teslim edildiği yer/yükleme limanı ile alıcının teslim alacağı yerin/boşaltma limanının farklı devletler sınırları içerisinde bulunması ve (ii) teslim etme yerinin/yükleme limanının veya teslim alma yerinin/boşaltma limanının kurallara taraf olan ülkelerden birinde olması*" durumunda uygulanacaktır.

Rotterdam Kuralları uygulama alanı bakımından, Lahey Kuralları'ndan farklıdır. Rotterdam Kuralları uyarınca, taşıma sözleşmesinde belirtilen teslim alma ve teslim etme yerlerinin Rotterdam Kuralları'na taraf devletin ülkesi sınırları içerisinde bulunması kuralların uygulanabilmesi açısından önem taşırken, Lahey Kuralları uyarınca, konşimentonun düzenlendiği yerin Lahey Kuralları'na taraf devlet ülkesi sınırları içerisinde bulunması kuralların uygulanabilirliğini sağlamaktadır. Lahey Kuralları ile Rotterdam Kuralları arasındaki ikinci temel farklılığı da, Rotterdam Kuralları uyarınca artık konşimento olarak tanımlanacak bir belge bulunmaması teşkil etmektedir. Kaldı ki Lahey Kuralları konşimento olmaksızın uygulanamamaktadır. Rotterdam Kuralları'nın 1/14. maddesi uyarınca düzenlenen taşıma belgesi, çoklu taşımada ve denizyolu taşımasında kullanılan belgeleri ifade etmek amacıyla uygulamaya sunulmaktadır. Çalışmanın önceki bölümlerinde açıklandığı gibi, bu madde uyarınca taşıma belgesi; "*bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıyıcının hazırladığı ve taşıyıcının veya bir ifa eden tarafın bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, yükleri teslim aldığını kanıtlayan ve bir taşıma sözleşmesinin akdedildiğini kanıtlayan belge"*dir. MTC ve tekli taşıma sistemi

düzenlemelerinin hiçbirinde yer almayan ve teknolojik gelişmelere uyum sağlamak açısından önemli bir düzenleme olan elektronik taşıma kayıtları da, Rotterdam Kuralları'nın 8. maddesi uyarınca düzenlenmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesinden önce, uygulamada genelde taşıma sırasında yükler üzerinde hak sahibi olan tarafın, taşıma sözleşmesi tarafı olmaması durumunda birtakım zorluklar ortaya çıkmaktaydı (Gertjan, 2009: 376). Kuralların 5/2. maddesi bu konuda yaşanan sorunu çözümlemiş ve sözleşme hükümlerinin; geminin, taşıyıcının, ifa eden tarafın, taşıtanın, alıcının veya ilgili başka bir tarafın milliyetine bakılmaksızın uygulanacağını düzenlemiştir.

3.1.2.3.2. Rotterdam Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Kapsamı

Rotterdam Kuralları ile denizyolu taşımasını içeren çoklu taşıma sistemi düzenlenmişse de, yukarıda ifade edildiği gibi, Rotterdam Kuralları'nda, UNCTAD-ICC Kuralları ve MTC'nin aksine, "çoklu taşımayı üstlenen işletici" kavramına yer verilmemiştir. Bunun yanısıra, kuralların 1/5. maddesi uyarınca taşıyıcı; "*bir taşıtan ile taşıma sözleşmesi akdeden kiş*i" olarak tanımlanmıştır. Rotterdam Kuralları uyarınca tanımlanman bu kavramın, Hamburg Kuralları doğrultusunda, akdi taşıyıcıyı ifade ettiği değerlendirilmektedir. Taşıyıcı kavramının yanısıra, Rotterdam Kuralları ile çalışmanın önceki bölümlerinde açıklanan "ifa eden taraf" ve "denizyolu taşımasını ifa eden taraf" kavramlarının da yaratıldığı tespit edilmektedir.

Taşıyıcının emredici sorumluluğu Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın 3. maddeleri uyarınca, yükleme limanında başlayıp boşaltma limanında sona ererken, Hamburg Kuralları'nın 4. maddesi uyarınca, yüklerin yükleme limanında teslim alınmasıyla başlayıp boşaltma limanında teslim edilmesiyle sona ermektedir. Rotterdam Kuralları'nın 12/1. maddesi uyarınca ise taşıyıcının sorumluluğu; yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar devam etmekte, yani terminalde yükü depolamaktan taşıma hizmetlerine kadar tüm süreci kapsamaktadır (Ziegler, 2009: 334). Ülgener (2011: 142), kapıdan kapıya sorumluluk esasını benimseyen bu maddenin, bir çoklu taşımada kullanılan tüm taşıma sistemlerine ve diğer taşıma işlemlerine yeknesak tek bir norm uygulama amacıyla düzenlendiğini ifade

etmektedir. Bu yönüyle, Rotterdam Kuralları'nın, limandan limana emredici sorumluluk esasını benimseyen Hamburg Kuralları ile palangadan palangaya emredici sorumluluk esasını benimseyen Lahey Kuralları'ndan önemli farklılık taşıdığı tespit edilmektedir (Ünan, 2011: 88).

Teslim alma ve teslim etme anları da Rotterdam Kuralları'nın 12/2. maddesi ile tanımlanmış ve teslim alma anının "*teslim alma yeri yasa ve düzenlemelerinin, yüklerin bir makamdan veya taşıyıcının bunları alabileceği başka bir üçüncü kişiden teslim almasını gerektirmesi durumunda, taşıyıcının yükleri söz konusu makam ya da üçüncü şahıstan teslim aldığı anda*" başlayacağı, teslim etme anının ise "*teslimat yeri yasa ve düzenlemelerinin, yüklerin bir makama veya taşıyıcının bunları teslim edebileceği başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesini gerektirmesi durumda, taşıyıcının yükleri söz konusu makama ya da diğer üçüncü şahıslara teslim ettiği anda*" gerçekleşeceği düzenlenmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın 12/3. maddesi, daha önce hiçbir uluslararası taşıma sözleşmesinin yer vermediği bir hükme yer vermekte ve taşıyıcının sorumluluk süresini kısaltabileceğini düzenlemektedir. Bu maddeye göre; taşıma belgesinde yer alması şartıyla, taşıyıcının sorumlu olduğu süre yükleme ile boşaltma arasındaki süreyle sınırlandırılabilecektir. Tarafların anlaşması ve bu durumun taşıma belgesinde belirtilmesi durumunda, taşıyıcının emredici sorumluluğu, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları paralelinde "yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasında" ile sınırlanabilecektir.

Crowley (2005: 1502), Rotterdam Kuralları ile benimsenen sorumluluk sisteminin, havayolu ve karayolu taşıma sistemi düzenlemelerinde kabul edildiği ileri sürülen katı sorumluluk sisteminden ziyade, Lahey Kuralları'nda kabul edilen kusura dayalı sorumluluk sistemine benzediğini değerlendirmektedir. Nitekim Lahey ve Lahey-Visby Kuralları, taşıyıcının belli yükümlülükleri ihlali durumunda sorumlu olacağını düzenlerken, Hamburg, CMR ve Varşova Sistemi Düzenlemeleri, taşıyıcının sorumluluğunu, belli yükümlülükleri ihlal etmesi şartı aranmaksızın, sorumluluk süresi esnasında gerçekleşecek tüm hasar, kayıp ve geç teslim zararlarına atfetmektedir.

Rotterdam Kuralları'nın 13. maddesi, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları paralelinde, taşıyıcının; "*yükleri gerektiği gibi ve dikkatli bir şekilde teslim alması, yüklemesi, elleçlemesi, istiflemesi, taşıması, muhafaza etmesi, boşaltması ve teslim etmesi*" yükümlülüklerini düzenlerken, 14. maddesi taşıyıcının; *"(i) gemiyi denize elverişli hale getirmesi ve denize elverişli halde tutması (denize elverişlilik), (ii) gemiyi gereken mürettebat, ekipman ve erzakla donatması ve mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış halde tutması (yola elverişlilik) ve (iii) yüklerin içinde taşındığı geminin ambarlarını ve diğer tüm kısımlarını ve taşıyıcının tedarik ettiği ve yüklerin içinde veya üzerinde taşındığı konteynerlerin teslim alınmaya, taşınmaya ve korunmaya uygun ve güvenilir hale getirilmesi ve bu halde tutulması (yüke elverişlilik)*" yükümlülüklerini düzenlemiştir.

Rotterdam Kuralları'nın 17/5a ve 17/5b maddeleri, taşıyıcının 13. ve 14. madde yükümlülüklerine uymaması durumunda, talep sahibinin bu yükümlülüklerin ihlalini ispatlaması ile taşıyıcı aleyhine sorumluluk tesis edebileceğini düzenlemiştir. Taşıyıcıya, denizyolu taşımasına ilişkin olarak atfedilen bu yükümlülüklerin, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın 3/1. ve 3/2. maddeleri uyarınca düzenlenen "yüke özen" ve "denize, yola ve yüke elverişlilik" yükümlülüklerine paralel olduğu ve bu yükümlülükler ile arasındaki en önemli farkın; "denize, yola ve yüke elverişlilik" yükümlülüğünün yolculuğun başlangıcı ile sınırlı olmaksızın yolculuk boyunca devam edeceği noktasında olduğu değerlendirilmektedir.

Rotterdam Kuralları'nın 17/1. maddesi uyarınca taşıyıcı; yükün kaybı, hasara uğraması ve geç tesliminden[111] sorumludur. Geç teslime ilişkin zararları, taşıyıcının sorumluluğu kapsamında değerlendirmeyen Lahey ve Lahey-Visby Kuralları ile Rotterdam Kuralları'nın önemli bir diğer farklılığı da bu noktadadır. Taşıyıcı, sorumluluk süresi içerisinde gerçekleşecek bu zararlara ilişkin olarak kendisinin olduğu gibi; kuralların 18. maddesi uyarınca, ifa eden tarafın ve çalışanlarının, gemi kaptan ve mürettebatının, taşıma sözleşmesi uyarınca belirtilen yükümlülükleri ifa etmek için kendisinin onay, denetim ve gözetimi altında görevlendirilen diğer kişilerin de fiil ve ihmallerinden sorumlu tutulmaktadır. Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları ile karşılaştırıldığında, taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu

[111] Geç teslim, Rotterdam kuralları 21. maddesi uyarınca; "y*ükler in belirtilen zaman dilimi içerisinde taşıma sözleşmesinde açıklanan varış yerine teslim edilmemesi durumu*" olarak tanımlanmaktadır.

kişilerin kapsamının Rotterdam Kuralları ile genişletildiği ifade edilmektedir (Berlingieri, 2009: 13).

Rotterdam Kuralları'nın 18. maddesi uyarınca taşıyıcı, "ifa eden taraf"ın fiil ve ihmallerinden sorumlu tutulurken, "denizyolu taşımasını ifa eden taraf"ın fiil ve ihmallerine ilişkin olarak sorumlu tutulmamıştır. Nitekim kuralların 19. maddesinde, denizyolu taşımasını ifa eden tarafın; "*taşıyıcıya atfedilen yükümlülük ve sorumluluklara tabi olduğu ve taşıyıcının kurallar uyarınca yararlanabileceği muafiyet ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanabileceği"* düzenlenmiştir. Bu noktada, Rotterdam Kuralları uyarınca yaratılan "ifa eden taraf"ın taşıyıcının kendi adamı olarak kabul edildiği ve eylemlerinden taşıyıcının sorumlu tutulduğu ancak, "denizyolu taşımasını ifa eden taraf"ın taşıyıcıdan farklı ve onun gibi ayrı hukuki konumu olduğu kabul edilerek fiillerinden şahsen sorumlu tutulduğu değerlendirilmektedir. "İfa eden taraf" ile "denizyolu taşımasını ifa eden taraf" kavramları ayırt edilmek sureti ile "ifa eden taraf"ın eylemlerinden kendisinin değil ve fakat taşıyıcının sorumlu tutulmasında amaç, denizyolu fiili taşıyıcıları dışındaki fiili taşıyıcıları (karayolu, demiryolu ve havayolu gibi) "ifa eden taraf" kavramı içerisine dahil etmek sureti ile bu kişilerin Rotterdam Kuralları uyarınca sorumluluk tesisi ile karşılaşmasını engellemek ve onları korumaktır (UNCTAD, 2002: 18; Crowley, 2005: 1502; Schelin, 2008: 324).

Rotterdam Kuralları'nın 20. maddesi; "*yüklerin kayıp, hasar veya geç teslim zararlarından, taşıyıcı ve denizyolu taşımasını ifa eden taraflardan biri veya birkaçının sorumlu olması durumunda, tarafların sorumluluklarının müşterek ve müteselsil olacağını*" düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları'nın 23. maddesinde ise, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak kabul edilen ihbar süreleri yer almakta ve maddenin 2. fıkrasında bu sürelere uyulmamasının, taşıyıcının veya denizyolu taşımasını ifa eden tarafın sorumluluğunu etkilemeyeceği de belirtilmektedir. Kuralların 23/1. maddesine göre, hasar ve kayıp bildirimleri; hasar veya kaybın gözle görünür olması durumunda yüklerin alıcıya teslimi anında, hasar veya kaybın gözle görünür olmaması durumunda ise yüklerin teslimini takip eden 7 işgünü içerisinde yapılmalıdır. Kaldı ki, yük kayıp veya hasarına ilişkin bildirimde bulunulmadıkça, taşıyıcının yükleri, sözleşme detaylarında belirtilen şekilde teslim ettiği kabul edilmektedir. Taşıyıcı ya da denizyolu taşımasını ifa eden taraf ile yüklerin teslim

edildiği tarafın katılacağı müşterek bir muayenenin varlığı durumunda, bu ihbar sürelerine uyulmasının zorunlu olmadığı da aynı maddenin 3. fıkrasında belirtilmektedir.

Rotterdam Kuralları'nın geç teslimden kaynaklanan zararlara ilişkin sorumluluğu düzenleyen 23/4. maddesi ise, malın teslimini ya da teslim edilmesi gereken süreyi takiben 21 gün içerisinde geç teslime ilişkin bildirimde bulunulması gerekliliğini düzenlemektedir. Rotterdam Kuralları'nın 23. maddesinin, özellikle Hamburg Kuralları'na göre ihbar sürelerini kısaltması bakımından, taşıyıcının lehine olduğu düşünülmektedir.

Rotterdam Kuralları uyarınca düzenlenen dava zamanaşımı süresinin ise, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nda yer alan sürelerle kıyaslandığında, taşıyıcının aleyhine olduğu ve sürenin Hamburg Kuralları paralelinde arttırıldığı değerlendirilmektedir. Nitekim Rotterdam Kuralları'nın 62. maddesinde, kuralların ihlaline ilişkin davaların, taşıyıcının yükü teslim ettiği ya da teslim etmesi gereken tarihten itibaren 2 yıl içerisinde açılması gereği düzenlenmiştir.

3.1.2.3.3. Rotterdam Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Muafiyeti

Tekli taşıma sözleşmeleri ile MTC ve UNCTAD-ICC Kuralları paralelinde, Rotterdam Kuralları'nda da taşıyıcının sorumluluktan muafiyetine ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Kuralların 17/2. maddesi uyarınca, "*taşıyıcı zararın; (i) kendisinin, (ii) ifa eden taraflardan birinin ya da çalışanlarının, (iii) gemi kaptanı ya da mürettebatının ve (iv) gözetim ve kontrolü altında hareket ettiği ölçüde taşıma sözleşmesinde belirtilen yükümlülüklerden herhangi birini yerine getiren üçüncü kişilerin fiil ve ihmallerinden kaynaklanmadığını ispatlaması"* durumunda sorumluluktan kurtulabilecektir. Bunun yanısıra kuralların 17/3. maddesi uyarınca, taşıyıcı, talepte bulunan kişinin kayıp, hasar ya da geç teslim zararlarına katkıda bulunduğunu (birleşik kusurun varlığını) ispatlaması halinde, sorumluluğunun bir kısmından ya da tamamından muaf tutulabilmektedir.

Rotterdam Kuralları'nın, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'ndan en önemli farklılıklarından biri ise; teknik kusurun Rotterdam Kuralları uyarınca muafiyet nedeni olarak düzenlenmemesidir (UNCTAD, 2004b: 8). Yukarıda incelenen Lahey ve Lahey-Visby Kuralları uyarınca, yükün hasara uğraması veya kaybının; "*kaptan, pilot veya gemi adamının veya taşıyıcıya hizmet edenlerin gerçekleştirdiği seyir hatasından veya işletme hatasından*" kaynaklanması durumunda, taşıyıcı sorumluluktan muaftır. Rotterdam Kuralları'nın 17/2. maddesinde ise; "*taşıyıcının hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından gemi adamları ya da mürettebatının fiil ve ihmalleri sonucu oluşmadığını ispatlaması durumunda sorumlu olmayacağı*" belirtilmektedir. Maddenin tersi yorumundan; taşıyıcının hasar, kayıp ve gecikme zararlarından, bu zararlar gemi adamları ya da mürettebatının fiil ve ihmalleri sonucu oluşsa dahi, sorumlu tutulacağı değerlendirilmektedir. FIATA (2012: 8); teknik kusurun muafiyet nedenlerinden kaldırılmış olmasının, Rotterdam Kuralları'nın getirdiği az sayıda olumlu hükümden biri olarak değerlendirmekte, ancak bu yararın, Lahey, Lahey – Visby ya da Hamburg Kuralları'nın tadili ile de gerçekleştirilebileceğini ifade ederek, Rotterdam Kuralları'na ihtiyaç duyulmadığını ifade etmektedir (FIATA, 2012: 8).

Taşıyıcı, MTC'nin aksine ve fakat Lahey Kuralları'nda olduğu gibi, Rotterdam Kuralları uyarınca da uzun bir listeye dayanan sorumluluktan muafiyet hakkına sahiptir. Rotterdam Kuralları'nın 17/3. maddesinde yer alan bu muafiyet listesinde; (i) doğal felaketler, (ii) deniz veya başka seyir sularından kaynaklanan riskler, tehlikeler veya kazalar, (iii) savaş, düşmanlık, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, isyan ve halk ayaklanması, (iv) karantina kısıtlamaları, (v) grev, lokavt, iş durdurmalar, iş engellemeler, (vi) gemide yangın, (vii) durum tespiti sırasında tespit edilemeyen gizli kusurlar, (viii) taşıtanın ya da fiillerinden sorumlu olacağı başka kişilerin fiil veya ihmali, (ix) yüklere özel kusur, yüklerin niteliği veya gizli kusurlarından kaynaklanan durumlar, (x) taşıyıcı tarafından veya taşıyıcı adına gerçekleştirilmemiş paketleme veya işaretlemedeki yetersizlikler, (xi) denizde hayat kurtarma veya hayat kurtarmaya teşebbüs etme, (xii) çevreye zarar verilmesini önleme veya önlemeye yönelik makul önlemler sonucunda ortaya çıkan zararlara ilişkin sorumluluklar yer almaktadır. Temelde Lahey Kuralları'nda düzenlenen muafiyet nedenlerine paralel olduğu tespit edilen Rotterdam Kuralları'nda yer alan

bu listenin, Hamburg Kuralları paralelinde, teknik kusur ve taşıyıcının denize elverişsizlikten muafiyet haline yer vermediği değerlendirilmektedir (Faria, 2009: 315).

Taşıyıcının Rotterdam Kuralları'nın 17/3. maddesinde yer alan muafiyet nedenlerine dayanması durumunda talep sahibi, kayıp, hasar veya geç teslim zararlarının; (i) geminin denize elverişli olmamasından (denize elverişlilik), (ii) geminin uygun mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmamasından (yola elverişlilik) veya (iii) geminin ambarlarının veya içinde yüklerin taşındığı diğer bölümlerinin veya taşıyıcı tarafından tedarik edilen ve içinde veya üzerinde yüklerin taşındığı herhangi bir konteynerin yüklerin teslim alınması, taşınması ve korunması için uygun ve güvenli olmamasından kaynaklandığını ispat edebilir. Bunun karşılığında taşıyıcının; (i) iddia edilen nedenlerin kayıp, hasar veya geç teslim zararlarına neden olmadığını veya (ii) kendisinin 14. maddede yer alan gerekli özeni gösterme yükümlülüğüne uygun hareket ettiğini ispat ederek sorumluluktan muaf tutulma hakkı bulunmaktadır.

Rotterdam Kuralları ile taşıyıcı lehine tesis edilen muafiyet nedenlerine, tehlikeli madde taşımacılığına özgü olarak düzenlenen muafiyet nedeni de eklenebilmektedir. Rotterdam Kuralları'nın 15. maddesi uyarınca, taşıyıcı veya ifa eden taraf, yüklerin insanlara, diğer yüklere veya çevreye yönelik fiili bir tehlike teşkil edecek durumda olması durumunda, söz konusu yükleri teslim almaktan kaçınabilir ya da yüklemeyi reddetme, imha etme veya zararsız hale getirmek de dâhil olmak üzere başka önlemler alabilir.

3.1.2.3.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Taşıyıcının ya da denizyolu taşımasını ifa eden tarafın, Rotterdam Kuralları uyarınca tesis edilen sorumluluklarına ilişkin olarak muafiyet nedenlerinden yararlanamamaları durumunda, hasar ve kayba ilişkin sorumlulukları Rotterdam Kuralları'nın 59/1. maddesi uyarınca "*hangisi yüksekse beher paket ya da birim için 875 ÖÇH ya da brüt ağırlığın beher kilogramı için 3 ÖÇH*" ile sınırlandırılmıştır. Lahey – Visby Kuralları'nda öngörülen sınırlar ile kıyaslandığında bu hükümde yer

alan sınırların, birim başına yapılan hesaplamalarda %31.25 ve kilogram başına yapılan hesaplamalarda ise %50 arttırılmış olduğu tespit edilmektedir (Berlingieri, 2009: 32). Rotterdam Kuralları'nın 60. maddesi, taşıyıcının ve denizyolu taşımasını ifa eden tarafın geç teslim zararlarına ilişkin sorumluluğunu, gecikmeye uğramış yüke ilişkin olarak ödenecek navlun bedelinin 2.5 katından fazla olmayacak şekilde sınırlandırmıştır. Ancak, bu miktarın hiçbir şekilde, kuralların 59/1. maddesi uyarınca düzenlenen sorumluluk sınırlarını aşamayacağı da 60. madde hükmünün son cümlesinde belirtilmektedir.

Kayıp ya da hasarın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda bu taşıma sistemini düzenleyen emredici uluslararası ve ulusal normların yanısıra, ilgili diğer uluslararası sözleşmelerin de taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasında uygulanabileceğini öngören Rotterdam Kuralları'nın, bu özelliği ile ağ sorumluluk rejimini benimsediği ifade edilmektedir (Nikaki, 2006: 531). Bunun yanısıra kuralların "ilgili diğer uluslararası sözleşmelere" atıfta bulunması nedeniyle, çoklu taşımayı düzenleyen UNCTAD-ICC Kuralları'na kıyasen ağ sorumluluk rejimini genişlettiği düşünülmektedir. Nitekim UNCTAD-ICC Kuralları, tekli taşıma sistemi düzenlemelerinden başka ilgili diğer sözleşmelere atıfta bulunmamakla, Rotterdam Kuralları'na göre daha dar kapsamlı bir ağ sorumluluk rejimi benimsemektedir.

Schelin'e (2008: 325) göre, Rotterdam Kuralları'nın getirdiği en önemli yeniliklerinden biri, miktar sözleşmelerinde serbesti sağlayan 80. madde hükmü uyarınca; "*taşıtan ve taşıyıcının, Rotterdam Kuralları uyarınca düzenlenen hak, yükümlülük ve sorumluluklarından daha fazla veya daha az sorumluluk tesisine olanak sağlayan sözleşmeleri akdetmelerine imkân vermesi"*dir. Ancak yukarıda incelenen uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemeleri ile MTC ve UNCTAD-ICC Kuralları'nda, sorumluluk sınırlarının arttırılabileceği ancak azaltılamayacağı açıkça belirtilmektedir.

Rotterdam Kuralları'nın 61. maddesi uyarınca; taşıyıcının, çalışanlarının, ifa eden tarafın ve çalışanlarının, kaptan ve mürettebat ile denizyolu taşımasını ifa eden tarafın, zarara neden olma kastıyla ve dikkatsizce ya da zararın ortaya çıkmasının muhtemel olduğu bilinci ile gerçekleştirdiği kişisel fiilin veya ihmalin, talep

sahibince ispatlanması durumunda, taşıyıcının sorumluluğun sınırlandırılması hakkından yararlanamayacağı düzenlenmiştir.

3.1.2.3.5. Rotterdam Kuralları'nın Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

Rotterdam Kuralları'nda, Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi taşıyıcı ve MTC'de olduğu gibi çoklu taşımayı üstlenen işletici lehine sigorta himayesinden yararlanmaya ilişkin şartın taşıma belgelerinde yer almasının, bu şartın geçersizliğine yol açacağına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bunun yanısıra, Rotterdam Kuralları'nda, uluslararası havayolu taşımasına ilişkin olarak düzenlenen Montreal Sözleşmesi'nde taşıyıcı için öngörüldüğü gibi, taşıyıcının sorumluluk sigortası himayesini zorunlu kılan bir hüküm de bulunmamaktadır.

3.1.2.4. Uluslararası Çoklu Taşıma Sistemi Düzenlemelerine İlişkin Genel Değerlendirme

Yüklerin uluslararası çoklu taşınması; MTC, UNTCAD-ICC Kuralları ve Rotterdam Kuralları uyarınca düzenlenmektedir. Ancak, MTC'nin otuz yılı aşkın süredir yürürlüğe girmemesi, UNCTAD-ICC Kuralları'nın emredici niteliği haiz olmaması ve Rotterdam Kuralları'nın hem hâlihazırda yürürlükte bulunmaması hem de yürürlüğe girse dahi denizyolu taşıma sistemini ihtiva etmeyen çoklu taşımalara uygulanamayacak olması, aslında yapılan tüm çalışmaların sonuç vermediğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle çoklu taşımayı özel olarak düzenleyen tüm bu norm çalışmalarına rağmen, sistemin hâlihazırda hukuksal gelişimini tamamladığını söylemek mümkün olmamaktadır (Nasseri, 1988: 233). Tablo 23 uyarınca, yüklerin uluslararası çoklu taşınmasını düzenleyen hukuk normları; uygulama alanına, taşıyıcı ve çoklu taşımayı üstlenen işletici kavramına, taşıyıcının ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluklarının kapsamına, ihbar ve dava açma sürelerine, taşıyıcı ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluktan muafiyet nedenlerine, taşıyıcı ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun sınırlarına ve sigortası himayesine ilişkin olarak ihtiva ettikleri hükümler açısından incelenmiştir.

Tablo 23: Uluslararası Çoklu Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması

İnceleme Alanı	MTC	UNCTAD-ICC Kuralları	Rotterdam Kuralları
Uygulama Alanı	- Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, yükleri teslim aldığı yerin ya da yükleri teslim ettiği yerin taraf devletlerden birinde bulunması durumunda iki farklı devlet arasında yapılan taşımalara uygulanır. - İç taşımalara uygulanamayacaktır. - Canlı hayvan ve güvertede yük taşımalarına uygulanabilir.	- Çoklu taşıma belgelerinde UNCTAD-ICC Kuralları'na atıfta bulunulması halinde uygulanır. - İç taşımalara uygulanmasını engelleyen hüküm bulunmamaktadır. - Canlı hayvan ve güvertede yük taşımalarına uygulanabilir.	- Taşıma sözleşmesinde belirtilen yükün, taşıyıcıya teslim edildiği yer/yükleme limanı ile alıcının teslim alacağı yerin/boşaltma limanının farklı devletler sınırları içerisinde bulunması ve teslim etme yeri/yükleme limanı veya teslim alma yeri/boşaltma limanının kurallara taraf olan ülkelerden birinde olması durumunda uygulanır. - İç taşımalara uygulanamayacaktır. - Canlı hayvan ve güvertede yük taşımalarına uygulanabilir.
Taşıyıcı ve Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici Kavramları	- Taşıyıcı tanımlanmamıştır. - Çoklu taşımayı üstlenen işletici; kendi adına veya kendi adına hareket eden başka bir kişi (temsilcisi) aracılığı ile çoklu taşıma sözleşmesini tamamlayan ve çoklu taşımada gönderici ya da taşıyıcıların temsilcisi sıfatıyla değil, kendi adına asil olarak hareket ederek çoklu taşıma sözleşmesinin gerçekleşmesine ilişkin tüm sorumluluğu üzerine alan kişidir.	- Taşıyıcı; çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatı taşısın taşımasın, taşımanın tamamını ya da bir kısmını gerçekleştirmeyi üzerine alan ya da taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi olarak tanımlanmaktadır. - Çoklu taşımayı üstlenen işletici; çoklu taşıma sözleşmesini tamamlayan ve sözleşmenin uygulanmasına ilişkin olarak sorumluluk üstlenen kişidir.	- Taşıyıcı; taşıtan ile taşıma sözleşmesi akdeden kişidir. - İfa eden taraf; taşıyıcının talebiyle veya gözetimi veya denetimi altında hareket ederek, bir sözleşme uyarınca taşıyıcının yüklerin teslim alınması, yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, taşınması, gözetimi, boşaltılması ve teslim edilmesi ile ilgili yükümlülüklerinden birini ifa eden kişidir. - Denizyolu taşımasını ifa eden taraf; yüklerin, bir geminin yükleme limanına varışı ile geminin boşaltma limanından ayrılışı arasındaki süre boyunca, taşıyıcının bir yükümlülüğünü ifa eden kişidir.
Taşıyıcının ve Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Kapsamı	- Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu; yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını kapsamaktadır. - Çoklu taşımayı üstlenen işletici, görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, çalışanları ve temsilcileri ile çoklu taşıma sözleşmesinin ifası ile görevlendirilen ve çoklu taşıma sözleşmesi dâhilinde hareket eden diğer kişilerin fiil ve ihmallerinden sorumludur.	- Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu; yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını kapsamaktadır. - Çoklu taşımayı üstlenen işletici, görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla kendi adamları ve temsilcilerinin ya da taşıma sözleşmesinin gereklerinin yerine getirilebilmesi için kullanılan diğer kimselerin de fiil ve ihmallerinden sorumludur.	- Taşıyıcı ve denizyolu taşımasını ifa eden taraf; yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından müştereken ve müteselsilen sorumludur. Taşıyıcının bu sürece ilişkin sorumluluğu yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasında daraltılabilir. - Taşıyıcı, görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, ifa eden tarafın ve çalışanlarının, gemi kaptan ve mürettebatının, taşıma sözleşmesinde belirtilen yükümlülükleri ifayla görevlendirilen diğer kişilerin fiillerinden sorumludur.

Tablo 23: Uluslararası Çoklu Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	MTC	UNCTAD-ICC Kuralları	Rotterdam Kuralları
İhbar ve Dava Açma Süreleri	Yük ilgilisi; - Gözle görülür zararlar için teslimi takip eden gün içerisinde, - Gözle görülmeyen zararlar için teslimi takip eden 6 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. -Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 2 yıl içerisinde dava açmalıdır	Yük ilgilisi; - Gözle görülür zararlar için teslim anında, - Gözle görülmeyen zararlar için teslimi takip eden 6 gün içinde ihbarda bulunmalıdır. -Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 9 ay içerisinde dava açmalıdır.	Yük ilgilisi; - Gözle görülür zararlar için teslimi takip eden gün içerisinde, - Gözle görülmeyen zararlar için teslimi takip eden 7 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. - Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 2 yıl içinde dava açmalıdır.
Taşıyıcı ve Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluktan Muafiyeti	Çoklu taşımayı üstlenen işletici; **-** Kendisinin, görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla çalışanları ve temsilcileri ile çoklu taşıma sözleşmesinin ifası ile görevlendirilen ve çoklu taşıma sözleşmesi dâhilinde hareket eden diğer kişilerin, zararın oluşunu ve sonuçlarını engellemek üzere alınması gereken tüm makul önlemleri almış olduklarını ispatlamakla sorumluluktan muaftır.	Çoklu taşımayı üstlenen işletici; - Kendisinin, görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla çalışanlarının veya temsilcilerinin, zararın ortaya çıkmasında tam veya birleşik hata ya da kusurunun bulunmadığını ispatlarsa sorumluktan muaftır. - Denizyolu taşıma sistemini ihtiva eden bir çoklu taşımada, kayıp ya da hasarın; teknik kusur nedeniyle, yangın nedeniyle ya da gemiyi yolculuğun başında denize elverişli hale getirme hususunda gerekli özeni göstermiş olmaması dışında bir nedenle oluştuğunu ispatlaması durumunda sorumluluktan muaftır.	Taşıyıcı ve denizyolu taşımasını ifa eden taraf, zararın**;** **-** Kendisinin, ifa eden taraflardan birinin ya da çalışanlarının, gemi kaptanı ya da mürettebatının, taşıma sözleşmesinde belirtilen yükümlülüklerden herhangi birini yerine getiren üçüncü kişilerin fiil ve ihmallerinden kaynaklanmadığını, ya da - Birleşik kusurun, doğal felaketlerin, deniz veya başka seyit suları kaynaklı risklerin, tehlikelerin veya kazaların, savaş, düşmanlık, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, isyan ve halk ayaklanmasının, karantina kısıtlamalarının, grev, lokavt, iş durdurmalar ve iş engellemelerinin, gemide yangının, durum tespiti sırasında tespit edilemeyen gizli kusurların, taşıtanın ya da fiillerinden sorumlu olacağı başka kişilerin fiil veya ihmalinin, yüklerin özel kusuru, niteliği veya gizli kusurlarının, kendisi tarafından veya kendisi adına gerçekleştirilmemiş paketleme veya işaretlemedeki yetersizliklerin, denizde hayat kurtarma veya hayat kurtarmaya teşebbüs etmenin, çevreye zarar verilmesini önleme veya önlemeye yönelik makul önlemlerin sonucunda oluştuğunu ispatlamakla sorumluluktan muaftır.

Tablo 23: Uluslararası Çoklu Taşıma Sistemi Düzenlemelerinin Çeşitli Açılardan Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	MTC	UNCTAD-ICC Kuralları	Rotterdam Kuralları
Taşıyıcı ve Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorunluluğunun Sınırlandırılması	- Çoklu taşımayı üstlenen işletici, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi durumunda; a. Denizyolunu ihtiva eden bir çoklu taşımada, hangisi yüksekse beher paket ya da birim için 920 ÖÇH ya da brüt ağırlığın beher kilogramı için 2.75 ÖÇH'den fazlası ile, b. Denizyolunu ihtiva etmeyen bir çoklu taşımada, kaybolan ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 8,33 ÖÇH'den fazlası ile sorumlu olmayacaktır. - Zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda; o taşıma sistemini düzenleyen uluslararası sözleşmede ve emredici ulusal hukuk normlarında öngörülen sorumluluk sınırlarının MTC ile öngörülenden daha yüksek olması durumunda o sınırlar uygulanacaktır. - Geç teslim zararlarına ilişkin olarak, yüke ilişkin ödenecek navlunun 2.5 katından fazlası ile sorumlu tutulamaz. - Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin görevleri içerisinde hareket etmiş olmak kaydıyla kendi adamları, temsilcileri ve taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişiler sorumluluğun sınırlandırılabilmesi hükümlerinden yararlanabilmektedir. - Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin kayıp, hasar ve geç teslim zararlarının ortaya çıkması amacını taşıyan kasıtlı kişisel fiil ya da ihmalinin ispatı durumunda sorumluluğu sınırlandırılamaz.	- Çoklu taşımayı üstlenen işletici, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi durumunda; a. Denizyolunu ihtiva eden bir çoklu taşımada; hangisi yüksekse beher paket ya da birim için 666,67 ÖÇH ya da brüt ağırlığın beher kilogramı için 2 ÖÇH'den fazlası ile, b. Denizyolunu ihtiva etmeyen bir çoklu taşımada; kaybolan ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 8,33 ÖÇH'den fazlası ile sorumlu olmayacaktır. - Zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda; o taşıma sistemini düzenleyen uluslararası sözleşme ve emredici ulusal hukuk hükümlerinde öngörülen sorumluluk sınırları uygulanacaktır. - Geç teslim zararlarına ilişkin olarak gecikmeye uğramış yüke ilişkin ödenecek navlundan fazlası ile sorumlu tutulamaz. - Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, görevleri içerisinde hareket etmesi kaydıyla kendi adamları, temsilcileri ve taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişiler sorumluluğun sınırlandırılabilmesi hükümlerinden yararlanabilmektedir. - Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin kayıp, hasar ve geç teslim zararların ortaya çıkması amacını taşıyan kasıtlı kişisel fiil ya da ihmalinin veya bilincinin varlığının ispatı durumunda sorumluluğu sınırlandırılamaz.	- Taşıyıcı ve denizyolu taşımasını ifa eden taraf, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi durumunda; hangisi yüksekse, beher paket ya da birim için 875 ÖÇH ya da brüt ağırlığın beher kilogramı için 3 ÖÇH'den fazlası için sorumlu olmayacaktır. - Zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda, o taşıma sistemini düzenleyen uluslararası sözleşme, emredici ulusal hukuk hükümleri ve ilgili diğer uluslararası sözleşmelerde öngörülen sorumluluk sınırları uygulanacaktır. - Geç teslim zararlarına ilişkin olarak, taşıyıcı, gecikmeye uğramış yük için ödenecek navlunun 2.5 katından fazlası ile sorumlu tutulamaz. - Taşıyıcı gibi denizyolu taşımasını ifa eden taraf da, taşıyıcının yararlanacağı muafiyet ve sorumluluğun sınırlandırılabilmesi hükümlerinden yararlanabilmektedir. - Taşıyıcı ve denizyolu taşımasını ifa eden tarafın veya bu kişilerin çalışanları ile temsilcilerinin; zarara neden olma kastıyla, dikkatsizce ve bu zararın ortaya çıkmasının muhtemel olduğu bilinci ile gerçekleştirdiği kişisel bir fiil ya da ihmali ile zarar arasında illiyet bağının varlığının talep sahibince ispatlanması durumunda, bu kişiler sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamaz.
Sigorta Himayesine İlişkin Olarak İhtiva Ettiği Hükümler	- Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesisine ilişkin bir düzenleme ise bulunmamaktadır	- Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesisine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır.	- Taşıyıcının zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesisine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır

Çalışmanın bu bölümünde incelendiği ve Tablo 23 ile tespit edildiği üzere, çoklu taşıma sistemini düzenlemek amacıyla kabul edilen her üç normun farklı sorumluluk rejimlerini kabul etmek suretiyle, aynı konularda farklı hükümlere yer verdiği değerlendirilmektedir. Bu durum da, çoklu taşıma sistemini özel olarak düzenleyen uluslararası normlar arasında dahi, yeknesaklığı sağlama konusunda başarı kazanılamadığı sonucuna varılmasına neden olmaktadır.

3.2. BÖLGESEL ÇOKLU TAŞIMA SİSTEMİ DÜZENLEMELERİ UYARINCA ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİCİLERİN TABİ OLDUKLARI HUKUKSAL REJİM

Çoklu taşıma sisteminin yeknesak ve emredici nitelikli uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemiş olması, özellikle gelişmekte olan devletleri, konuya ilişkin olarak bölgesel çözümler üretmeye itmiştir. Kaldı ki çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği üzere, UNCTAD, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğuna uygulanacak hukuk normlarını tespit ederken, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilip edilmediğine bakılmaksızın, ilk aşamada uygulanabilir bölgesel ya da ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin varlığının araştırılmasını önermektedir. Bölgesel norm oluşturma çabalarında en önde gelen bölge, Latin Amerika'dır. Bölgede çoklu taşımayı düzenleyen üç ayrı düzenleme kabul edilmiştir. Bunun yanısıra Asya'da da konuya ilişkin bölgesel iki düzenleme hazırlanmıştır.

Bolivya, Kolombiya, Ekvador, Peru ve Venezuela ülkelerinden oluşan ANDEAN Birliği tarafından 04.03.1993 tarihinde alınan "331 Sayılı Birlik Kararı" uyarınca hazırlanarak, 09.07.1996 tarihinde alınan "393 Sayılı Birlik Kararı" ile değişikliğe uğrayan "Uluslararası Çoklu Taşıma Düzenlemesi" (International Multimodal Transport), çoklu taşımacılığı düzenleyen ilk bölgesel hukuk normudur. Bu düzenlemeyi takiben, Arjantin, Brezilya, Uruguay ve Paraguay ülkelerinden oluşan "Güney Amerika Ortak Pazarı" (MERCOSUR) tarafından 27.04.1995 tarihinde hazırlanan "Malların Çoklu Taşınmasına İlişkin Kısmi Sözleşme" (Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods), çoklu taşımacılığın bölgesel olarak düzenlenmesine verilecek ikinci örneği teşkil etmektedir. Arjantin, Bolivya, Brezilya, Kolombiya, Şili, Ekvador, Paraguay, Peru,

Uruguay ve Venezuela'nın teşkil ettiği "Latin Amerika Entegrasyon Topluluğu" (ALADI) tarafından 1996 yılında hazırlanan "Uluslararası Çoklu Taşımacılığa İlişkin Sözleşme" (Agreement on International Multimodal Transport), Latin Amerika'da bulunan ülkeler tarafından çoklu taşımacılığı düzenlemek amacıyla hazırlanan bölgesel çalışmaların sonuncusudur.

Bruney, Endonezya, Filipinler, Kamboçya, Laos, Malezya, Tayland, Singapur, Vietnam ve Myanmar tarafından kurulan "Güneydoğu Asya Devletleri Birliği"nin (ASEAN), 17.11.2005 tarihinde kabul ettiği ve Kamboçya, Filipinler ve Tayland tarafından onaylanan "Çoklu Taşımacılığa İlişkin Asean Çerçeve Sözleşmesi" (Asean Framework Agreement on Multimodal Transport) de Latin Amerika dışındaki bir birliğin çoklu taşıma sistemini düzenlediği ilk bölgesel çalışmadır. Bunun yanısıra, "Birleşmiş Milletler Batı Asya Sosyal Komisyonu"nun (UNESCWA), 28.05.2008 tarihinde hazırladığı ve halen taslak halinde bulunan "Yüklerin Arap Yarımadası'nda Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Sözleşme" (Convention On International Multimodal Transport of Goods In The Arab Mashreq) de Arap Yarımadası'nda bulunan ülkeler arasında gerçekleştirilen çoklu taşımacılığı düzenlemesi bakımından önem taşımaktadır.

Bölgesel çalışmaların yanısıra; Arjantin, Avusturya, Almanya, Brezilya, Çin, Kolombiya, Ekvator, Mısır, Hindistan, Meksika, Hollanda ve Paraguay çoklu taşıma sistemini ulusal düzeyde düzenlemiştir. Türk hukukunda da ilk defa 6102 sayılı TTK uyarınca, sınırlı da olsa, çoklu taşıma sistemi sistematik bir şekilde düzenlenmiştir. Ancak, yukarıda açıklandığı üzere, bölgesel ve ulusal düzeyde kabul edilen bu farklı düzenlemeler, niteliği gereği genellikle uluslararası olan çoklu taşıma sistemini hukuken yeknesaklaştırılmanın tam tersine, sistemde yaşanan norm kargaşasını arttırmaktadır (UNCTAD, 2003a: 9).

3.2.1. ANDEAN Birliği Tarafından Hazırlanan Uluslararası Çoklu Taşıma Düzenlemesi

Çoklu taşımanın bölgesel düzenlenmesine ilişkin ilk çalışma ANDEAN Birliği tarafından 04.03.1993 tarihinde kabul edilen "Uluslararası Çoklu Taşıma Düzenlemesi"dir. Bu düzenlemede çoklu taşıma sistemine ilişkin tanımlamalara yer

verilmiş ve çoklu taşıma sisteminde sorumluluk, tazminat, geç teslim, yargı yeri yetkisi, tahkim ve zamanaşımı konuları düzenlenmiştir (UNCTAD, 2003a: 9).

Düzenleme, yüklerin çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından teslim alındığı ya da edildiği ülkelerden birinin birliğe üye olması durumunda uygulama alanı bulmaktadır. Düzenlemenin 6. maddesi uyarınca çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu da yükleri teslim aldığı anda başlamakta ve teslim ettiği ana kadar devam etmektedir.

Düzenlemenin 5. maddesi, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; kendisinin, adamlarının, temsilcilerinin ya da alt sözleşenlerinin hasar, kayıp ya da geç teslimin meydana gelmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri aldığını kanıtlamadıkça, meydana gelen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından sorumlu olduğunu belirtmektedir. Düzenlemenin 6. maddesi ise; (i) zarara ilişkin olarak gönderilen ya da gönderenin ya da bunların temsilci ya da acentelerinin kusurunun bulunması, (ii) zararın yetersiz ve hatalı paketlemeden, yükün niteliğinden ya da grev, lokavt gibi durumlardan kaynaklanması ve (iii) elleçleme, yükleme, boşaltma ya da istifin gönderen, gönderilen ya da onların temsilcisi tarafından ifa edilmesi durumlarının birinin gerçekleşmesiyle, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluktan muaf olacağına hükmetmektedir.

Düzenlemenin 3. ve 5. maddelerinde belgelendirmeye ilişkin hükümler bulunmaktadır. Belgelendirmenin kapsamı MTC, çoklu taşıma belgesinin delil niteliği taşıması hususu ise UNCTAD - ICC kuralları temel alınmak suretiyle hazırlanıştır (UNCTAD, 2001: 9). Yine bunun gibi, düzenlemenin; çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun sınırlarını düzenleyen 13. maddesi ve sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybını düzenleyen 19. maddesi UNCTAD-ICC Kuralları temel alınmak suretiyle hazırlanmıştır (UNCTAD, 2001: 8). Düzenleme, 7. maddesi ile zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda uygulanabilir uluslararası sözleşmelerden en yüksek sorumluluk sınırını kabul edenin uygulanmasını öngörerek, MTC gibi, yeknesak sorumluluk rejimine yaklaşan bir sorumluluk rejimi benimsemektedir.

Düzenlemenin çalışma açısından sahip olduğu önem ise 31. maddesi hükmü incelendiğinde ortaya çıkmaktadır. İşbu madde hükmüne göre düzenlemeye üye devletlerde çoklu taşımayı üstlenebilmek için, işletmelerin; (i) düzenlemeye üye

devletlerden birinde hukuka uygun olarak kurulmuş olmaları, (ii) yeterli şekilde temsil edilebilir olmaları, (iii) çoklu taşıma sözleşmelerinin konusu olan yüklere ilişkin kayıp, hasar ve geç teslim zararlarından kaynaklanan sorumluluklarını sigorta himayesine aldırmış olmaları ve (iv) 80.000 ÖÇH değerinde teminat ibraz etmiş olmaları gerekmektedir. Bu maddede yer alan şartlar gerçekleşmedikçe çoklu taşımanın üstlenilemeyeceğinin belirtilmesi, maddenin, taşıma ilişkisinin (sigortacılar dahil) tüm taraflarını koruma amacını göstermektedir. Bu nedenle, sorumluluk sigortası himayesinin zorunluluğuna ilişkin şart başta olmak üzere, işbu madde metninde yer alan şartların, yüksek sorumluluğa sahip çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatının kazanımı ve çoklu taşımanın ifa edilebilirliği için, uluslararası çoklu taşıma sistemini düzenleyen emredici nitelikli normda yer almasının gerekli görülmektedir.

3.2.2. MERCOSUR Tarafından Hazırlanan Yüklerin Çoklu Taşınmasının Sağlanmasına İlişkin Kısmi Sözleşme

ANDEAN Birliği tarafından hazırlanan "Uluslararası Çoklu Taşıma Düzenlemesi"ni takiben, MERCOSUR, 27.04.1995 tarihinde "Yüklerin Çoklu Taşınmasının Sağlanmasına İlişkin Kısmi Sözleşme"yi hazırlamış ve onaylamıştır.

Sözleşme, 2. maddesi uyarınca, yüklerin çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından teslim alındığı ya da teslim edildiği ülkelerden birinin birliğe üye olması durumunda uygulama alanı bulmaktadır. Ancak sözleşmenin, uygulama alanı yönünden ANDEAN Birliği tarafından hazırlanan düzenlemeden önemli bir farklılığı bulunmaktadır. Nitekim sözleşme, 4. maddesi uyarınca ve UNCTAD-ICC Kuralları paralelinde, ancak çoklu taşıma sözleşmesinde kendisine atıfta bulunulmasıyla uygulanabilmektedir. Bu hüküm uyarınca sözleşmenin uygulamasının tarafların tercihine bırakıldığı ve dolayısıyla emredici niteliği haiz olmadığı sonucuna varılmaktadır.

Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu, yükleri teslim aldığı anda başlamakta ve teslim ettiği ana kadar devam etmektedir. Sözleşmenin 9. maddesi, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin yükte meydana gelen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından sorumlu olduğunu

belirtmiştir. Sözleşmenin 10. maddesi, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; (i) zarara ilişkin olarak gönderilen ya da gönderenin ya da bunların temsilci ya da acentelerinin kusurunun bulunduğu, (ii) zararın yükün niteliğinden kaynaklandığını ya da mücbir sebep ya da beklenmeyen hal neticesinde gerçekleştiği veya (iii) grev, lokavt gibi durumlar sonucunda ortaya çıktığı ya da (iv) zararın, sözleşmenin gereğini yerine getirmesine engel ve onun denetimi dışında oluşan olaylardan kaynaklandığı durumlarından birini ispatlamasıyla sorumluluktan muaf tutulabileceğini düzenlemektedir.

Sözleşmenin 3. ve 5. maddelerinde belgelendirmeye ilişkin hükümler bulunmakta; gönderenin talebi üzerine çoklu taşıma belgesinin ciro edilebilir ya da edilemez şekilde düzenlenebileceği hükmedilmektedir. Ancak, sözleşmede, çoklu taşıma belgesinin delil niteliği taşıdığına ilişkin açık bir hüküm bulunmamaktadır.

Sözleşmenin 16. maddesi uyarınca, çoklu taşıma belgesinde daha yüksek bir sınır belirtilmedikçe, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin hasar ve kayba ilişkin sorumluluğunun; (i) Arjantin'de beher taşıma birimi için 400 peso altın ya da beher kilogram için 10 peso altından, (ii) Brezilya, Paraguay ve Uruguay'da ise beher taşıma birimi için 666.67 ÖÇH ya da beher kilogram için 2 ÖÇH'den hangisi daha fazla ise, bu miktarla sınırlı olduğu düzenlenmiştir. Sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybını düzenleyen 18. madde ise, MTC ve UNCTAD - ICC Kuralları'na paralel hükümler içermektedir. Sözleşmenin 15. maddesi ise; zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda, o taşıma sistemini düzenleyen uluslararası sözleşme ya da emredici ulusal hukukun uygulanmasına imkân vererek, ağ sorumluluk rejimini benimsemiş ve yeknesaklığın sağlanması hususunda önemli tavizler vermiştir.

Sözleşme, ANDEAN tarafından hazırlanan "Uluslararası Çoklu Taşıma Düzenlemesi"ne paralel bir şekilde, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin çoklu taşımayı ifa edebilmesi için zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi gereğini de düzenlemiştir.

3.2.3. ALADI Tarafından Hazırlanan Uluslararası Çoklu Taşıma Sözleşmesi

ALADI'nin 1996 yılında hazırlamış olduğu "Uluslararası Çoklu Taşıma Sözleşmesi"nin 2. maddesi uyarınca, sözleşme; yüklerin çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından teslim alındığı ya da teslim edildiği ülkelerden birinin birliğe üye olması ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin bu ülkelerden birinde ikamet etmesi durumunda uygulama alanı bulmaktadır. Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu, yükleri teslim aldığı anda başlayarak, teslim ettiği ana kadar devam etmektedir. Sözleşmenin 9. maddesi uyarınca, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; kendisinin, adamlarının, temsilcilerinin ya da alt sözleşenlerinin hasar, kayıp ya da geç teslim zararlarının meydana gelmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri aldığını ve hasar, kayıp ve geç teslimin oluşumuna herhangi bir katkıları bulunmadığını kanıtlamadıkça sorumlu olduğu düzenlenmektedir.

Sözleşmenin 10. maddesi, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; (i) zararın ortaya çıkmasında gönderilen ya da gönderenin ya da bunların temsilci ya da acentelerinin kusurunun bulunduğu, (ii) zararın yetersiz ve hatalı paketlemeden, yükün niteliğinden ya da grev, lokavt gibi durumlardan kaynaklandığı, (iii) elleçleme, yükleme, boşaltma ya da istifin gönderen, gönderilen ya da onların acentesi tarafından ifa edildiği durumlarından birini ispatlaması ile sorumluluktan muaf olduğunu düzenlemektedir.

Sözleşmenin 3. ve 5. maddelerinde belgelendirmeye ilişkin hükümler bulunmakta; gönderenin talebi üzerine çoklu taşıma belgesinin ciro edilebilir ya da edilemez şekilde düzenlenebileceği hükmedilirken, belgenin delil niteliği taşıyıp taşımadığı açıkça düzenlenmemektedir. Sözleşmenin 12., 14. ve 16. maddeleri, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını ve bu hakkın kaybını UNCTAD - ICC Kuralları'na paralel bir şekilde düzenlemektedir. Sözleşme, 15. maddesi ile zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebildiği durumlarda uygulanabilir uluslararası sözleşme ya da emredici ulusal hukuka atıfta bulunmak suretiyle, çoklu taşıma sisteminde yeknesaklığın sağlanması hususunda önemli tavizler vermektedir.

Sözleşme, ANDEAN tarafından hazırlanan "Uluslararası Çoklu Taşıma Düzenlemesi"ne ve MERCOSUR tarafından hazırlanan "Yüklerin Uluslararası Çoklu Taşınmasının Sağlanmasına İlişkin Kısmi Sözleşme"ye paralel bir şekilde, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin çoklu taşımayı ifa edebilmesi için zorunlu sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi gereğini de düzenlemiştir.

3.2.4. ASEAN Tarafından Hazırlanan Çoklu Taşımacılığa İlişkin Çerçeve Sözleşmesi

ASEAN'ın, 17.11.2005 tarihinde kabul ettiği "Çoklu Taşımacılığa İlişkin Çerçeve Sözleşmesi", Latin Amerika dışında bir bölgede çoklu taşıma sistemini düzenleyen ilk çalışma olması nedeniyle önem taşımaktadır. Kuzey Doğu Asya ülkeleri tarafından; uluslararası ticaretin yayılmasına yardımcı olmak, etkili çoklu taşıma sistemlerinin geliştirilmesini sağlamak ve yüklerin çoklu taşınmasında uygulanacak emredici hükümleri düzenlemek amacıyla kabul edilen sözleşme, çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin sorumluluğuna ilişkin de hükümler içermektedir (Kozuka, 2003: 261).

Sözleşme, yüklerin çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından teslim alındığı ya da teslim edildiği ülkelerden birinin birliğe üye olması, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin bu ülkelerden birinde ikamet etmesi ve bu ülkelere kayıtlı bir işletme olması durumunda uygulama alanı bulmaktadır. Sözleşmenin 7. maddesi uyarınca, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu yükleri teslim aldığı anda başlamakta ve teslim ettiği ana kadar devam etmektedir.

Sözleşmenin 10. maddesi, taşımayı üstlenenin; kendisinin, adamlarının, temsilcilerinin ya da alt sözleşenlerinin hasarın, kaybın ya da geç teslimin meydana gelmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri aldığını kanıtlamadıkça, meydana gelen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından sorumlu olduğunu düzenlemektedir. Sözleşmenin 12. maddesi ise, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; (i) zararın oluşmasında, gönderilen ya da gönderenin ya da bunların temsilci ya da acentelerinin kusurunun bulunduğu, (ii) hasarın yetersiz ve hatalı paketlemeden, yükün niteliğinden ya da grev, lokavt gibi durumlardan kaynaklandığı, (iii) elleçleme, yükleme, boşaltma ya da istifin gönderen, gönderilen ya da onların acentesi

tarafından ifa edildiği ve (iv) kayıp, hasar ya da gecikmenin deniz ya da iç suyollarında geminin seyir ve idaresine ilişkin hata ya da çoklu taşımayı üstlenen işleticinin kastı haricinde çıkan yangın neticesinde gerçekleştiği durumlarından birini ispatlamasıyla, sorumluluktan muaf olduğunu düzenlemektedir.

Sözleşmenin 3. ve 5. maddelerinde belgelendirmeye ilişkin hükümler bulunmaktadır. Belgelendirmenin kapsamı MTC, çoklu taşıma belgesinin delil niteliği taşıması hususu ise UNCTAD - ICC kuralları temel alınmak suretiyle hazırlanmıştır (UNCTAD, 2001: 9). Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını düzenleyen 14., 16. ve 18. maddeleri ile bu hakkın kaybını düzenleyen 20. maddesi, UNCTAD -ICC kurallarına paralel hükümler içermektedir. Sözleşme, 17. maddesi ile zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebildiği durumlarda uygulanabilir uluslararası sözleşme ya da emredici ulusal hukuka atıfta bulunmak suretiyle, çoklu taşıma sisteminde yeknesaklığın sağlanması hususunda önemli tavizler vermektedir.

Sözleşmenin bu çalışma açısından önem arz eden maddesi, Latin Amerika'da kabul edilen ve yukarıda incelenen üç bölgesel norma paralel bir şekilde düzenlenen, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin çoklu taşımayı ifa edebilmesi için sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi zorunluluğunu düzenleyen 30. maddesidir.

3.2.5. UNESCWA Tarafından Hazırlanan Yüklerin Arap Yarımadası'nda Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Sözleşme

UNESCWA'nın 28.05.2008 tarihinde hazırladığı ve halen taslak halinde bulunan "Yüklerin Arap Yarımadası'nda Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Sözleşme" de Arap Yarımadası'nda bulunan devletler arasında gerçekleştirilen çoklu taşımayı düzenlemektedir.

Sözleşme, yukarıda incelenen seleflerine kıyasen, çoklu taşımacılığı bölgesel ölçekte düzenleyen en güncel norm olma özelliğini taşımaktadır. Sözleşmenin tanımlar başlıklı ikinci maddesinde; elektronik haberleşme, ifa eden taraf ve denizyolu taşımasını ifa eden taraf kavramlarının yanısıra, karayolu taşımasını ifa eden taraf (land performing party) ve havayolu taşımasını ifa eden taraf (air performing party) kavramları tanımlanarak, çoklu taşıma sistemini düzenleyen en

güncel norm olan Rotterdam Kuralları'nın dahi bir adım ötesine geçilmiştir. Bunun yanısıra, sözleşmenin, çoklu taşımayı düzenleyerek sorumluluk altına giren işletmeyi tanımlamak amacıyla "komisyoncu acente" (forwarding agent) kavramını kullanmış olduğu tespit edilmektedir.

Sözleşme, 3. maddesi uyarınca, aksi uluslararası çoklu taşıma belgesinde belirtilmedikçe; yüklerin komisyoncu acente tarafından teslim alındığı ya da teslim edildiği ülkelerden birinin sözleşmeye üye olması veya çoklu taşıma sözleşmesi taraflarının işbu sözleşmenin uygulanması konusunda anlaşmaları durumunda uygulama alanı bulmaktadır. Uygulanabilirliği için tarafların kendisine atıfta bulunmasına ihtiyaç duyan bu sözleşmenin, bu nedenle emredici niteliği haiz olmadığı görülmektedir.

Sözleşmenin 7. maddesi, komisyoncu acentenin çoklu taşımayı ifa edebilmesi için yetkili makamdan gerekli izni alması ve işletmesini ilgili sicile tescil ettirmesi gereğini düzenlerken, 8. maddesi uluslararası komisyoncu acente olarak hareket eden işletmenin kendisinin olduğu gibi, karayolu taşımasını, denizyolu taşımasını ve havayolu taşımasını ifa eden tarafların da sorumluluklarının himaye altına alındığı bir sorumluluk sigortası sözleşmesi ibraz etmesi gerekliliğini, aksi takdirde işletmenin komisyoncu acente olarak sicile tescil edilemeyeceğini düzenlemektedir.

Sözleşmenin 10. maddesi çoklu taşıma belgesinin ihtiva etmesi gereken unsurları düzenlerken, 11. maddesi yüklerin durumuna ilişkin olarak her ilgilinin çoklu taşıma belgesine kayıt koyma hakkı bulunduğunu düzenlemektedir. Sözleşmede ayrıca; çoklu taşıma belgesinin kanıt niteliği taşıdığına, taşıtanın komisyoncu acenteye karşı sorumluluğuna, komisyoncu acentenin yükleri teslim aldığı an ile teslim ettiği an arasında devam eden sorumluluğuna, bu sorumluluktan muafiyetine ve bu sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere de yer verilmektedir.

Sözleşmenin, özellikle komisyoncu acentenin sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümleri bakımından, ağ sorumluluk rejimini benimsemiş olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim sözleşmenin 17. maddesi uyarınca, bir çoklu taşımada zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebildiği durumlarda, komisyoncu acentenin hasar ya da kayba ilişkin sorumluluğunun uygulanabilir uluslararası sözleşmelerde ya da ulusal hukukta öngörülen sınırları

aşamayacağı ve bu hükmün aksini kararlaştıran tüm şartların geçersiz olacağı düzenlenmiştir. Sözleşmenin 18. maddesi uyarınca ise, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilemediği durumlarda, komisyoncu acentenin hasar ya da kayba ilişkin sorumluluğunun; (i) denizyolu taşımasını ihtiva eden bir çoklu taşımada, hangisi yüksekse beher paket ya da birim için 666.67 ÖÇH ya da brüt ağırlığın beher kilogramı için 2 ÖÇH'den, (ii) denizyolu taşımasını ihtiva etmeyen ancak havayolu taşımasını ihtiva eden bir çoklu taşımada kaybolan ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 17 ÖÇH'den ve (iii) denizyolu ve havayolu taşımalarının her ikisini de ihtiva etmeyen bir çoklu taşımada ise kaybolan ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 8.33 ÖÇH'den fazla olmayacağı düzenlenmiştir. Sözleşmenin, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükmünün UNCTAD-ICC Kuralları'nın ilgili maddesine kısmen paralel olduğu, bu hüküm uyarınca, tüm uluslararası ve bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinden farklı olarak, havayolu taşımasının ihtiva edildiği çoklu taşımalara özel sorumluluk sınırının da ayrıca düzenlendiği tespit edilmektedir.

3.3. 6762 VE 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNLARI UYARINCA ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİLERİN TABİ OLDUKLARI HUKUKSAL REJİM

Çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği gibi, çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normunun bulunmaması sorununa karşı UNCTAD'ın "Çoklu Taşıma: Uluslararası Hukuk Normlarının Uygulanabilirliği" başlıklı raporu ile benimsemiş olduğu çözüm yollarından biri de ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemeleridir. Nitekim çoklu taşımaya ilişkin olarak getirilen uluslararası çözümlerin toplam lojistik ve taşıma zincirleri uygulamalarına uyumlaştırılması ve ekonomik ve çevresel olarak sürdürülebilir bir taşıma çevresi tesisi için, devletlerin çoklu taşıma sistemini uluslararası hukuk ile uyumlu bir şekilde, ulusal normlar çerçevesinde düzenlemesi gerekmektedir (UNECE, 2011b: 104). Çalışmanın bu bölümünde, çoklu taşıma sistemine ve dolayısıyla çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisine uygulanabilen Türk hukuku düzenlemeleri incelenmektedir.

Türk hukukunda çoklu taşımaya uygulanabilecek normların belirlenmesinden önce, çoklu taşımaya Türk hukukunun uygulanabilirliğinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Çoklu taşımanın sadece Türkiye sınırları dâhilinde gerçekleşmesi durumunda Türk hukukundaki ilgili normların uygulanacağı açıkken, çoklu taşımanın Türkiye sınırları dışında da gerçekleşmesi ve bu şekilde uluslararası nitelik taşıması durumunda bu normların uygulanabilirliği aynı derecede açık değildir. Bu durumda, 1. maddesiyle; "*yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuku ve Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler saklı olmak kaydıyla, düzenleyen*" 27.11.2007 tarih ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)'un ilgili maddeleri uyarınca tespit edilen şartların ancak varlığında, Türk hukukundaki ilgili normların uygulanabileceği sonucuna varılmaktadır.

Çalışmanın önceki bölümlerinde, çoklu taşımanın unsurlarından birisinin taşıma sözleşmesi kapsamında gerçekleşmesi olduğu ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sözleşmesel ilişkilerin odağı olduğu tespit edildiğinden, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde ve tabi olduğu hukuksal rejimin belirlenmesinde, sözleşmeden doğan borç ilişkilerine uygulanacak hukukun esas alınacağı değerlendirilmektedir. MÖHUK'un sözleşmeden doğan borç ilişkilerine uygulanacak hukuku belirlediği 24. maddesi uyarınca, yabancılık unsuru taşıyan sözleşmelere uygulanacak hukuk sırasıyla; (i) sözleşmeden doğan borç ilişkileri taraflarının açık olarak seçtikleri hukuk, (ii) sözleşme hükümlerinden veya hâlin şartlarından tereddüde yer vermeyecek biçimde anlaşılabilen hukuk ve (iii) tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuktur. "En sıkı ilişkili hukuk" kavramı MÖHUK'un 24/4. maddesi uyarınca; "*(i) karakteristik edim borçlusunun sözleşmenin kuruluşu sırasındaki olağan meskeni hukukunu, (ii) ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri hukukunu, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukukunu, (iii) karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukukunu"* ifade etmektedir. Bir çoklu taşımada bu yerlerden birinin Türkiye sınırları içerisinde olması halinde, çoklu

taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde Türk hukukunun ilgili normlarının uygulanabileceği değerlendirilmektedir.

Uluslararası ya da ulusal çoklu taşımaya Türk hukukunda yer alan normların hangi şartlar altında uygulanabileceğinin tespiti akabinde, bu normların uygulanma sırası tespit edilmelidir. Öncelikle tarafların, Türk hukukunun ilgili normlarında yer alan emredici hükümlere aykırı olmamak kaydıyla, çoklu taşıma sözleşmesine konulacak kayıtları (UNCTAD ICC Kuralları gibi) belirlemek konusunda serbest olduğunu belirtmek gerekmektedir. Türk hukukunda çoklu taşımaya uygulanacak emredici normların ilk sırasında ise, Anayasa'nın 90. maddesinde yer alan "*usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir, bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz",* MÖHUK'un 1. maddesinde yer alan "*...uygulanacak hukuku... Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler saklı olmak kaydıyla düzenler"* ve 6102 sayılı TTK'nın TTK'nın 902/son maddesinde yer alan "*uygulanması gerekli milletlerarası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme yoksa TTK hükümleri uygulanır*" hükümleri uyarınca, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler yer almaktadır. Bu hükümler uyarınca, uluslararası çoklu taşımaya uygulanabilen ve Türkiye'nin iç hukukuna usulüne uygun bir şekilde aldığı bir uluslararası sözleşmenin varlığı durumunda, bu normun diğer iç hukuk normlarına kıyasen öncelikli olarak uygulanacağı değerlendirilmektedir[112].

Türkiye hâlihazırda çoklu taşıma sistemini düzenleyen herhangi bir uluslararası ya da bölgesel bir düzenlemenin tarafı olmasa da, çoklu taşıma sistemini ilk defa sistematik bir şekilde düzenleyen 6102 sayılı TTK'nın 903. maddesi; "*kayba,*

[112] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 10.06.2003 tarih ile 2003/478 Esas ve 2003/6204 Karar sayılı kararında (www.hukukturk.com); "*uyuşmazlığın, uluslararası havayolu taşımasından kaynaklanması nedeniyle Türkiye'nin 01.08.1963 tarihinde kabul ettiği Varşova Konvansiyonu hükümleri yerine, olaya uygulama yeri bulunmayan TTK'nın karayolu taşımasına ilişkin hükümlerine göre çözüme bağlanması isabetli görülmediğinden, kararın öncelikle bu yönden bakımından bozulması gerekmiştir*" demekle, uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin diğer iç hukuk normlarından öncelikli olarak uygulanması gereğini vurgulamıştır.

hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, bu kitabın birinci ve ikinci kısım hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir" demekle, bir çoklu taşımada zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda ilgili taşıma sistemini düzenleyen normun uygulanacağını belirtmekte ve bu şekilde çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde ağ sorumluluk rejimini benimsemektedir. Bu norm Türkiye'nin taraf olduğu ve usulüne uygun olarak iç hukukuna aldığı bir uluslararası taşıma sözleşmesi olabileceği gibi, bu uluslararası sözleşmeye aykırı hükümler içermeyen diğer bir iç hukuk normu da olabilmektedir. Bu doğrultuda öncelikli olarak, Türkiye'nin taraf olduğu ve iç hukukuna aldığı; denizyolu taşımasını düzenleyen Lahey Kuralları'nın, karayolu taşımasını düzenleyen CMR'nin, demiryolu taşımasını düzenleyen CIM-COTIF'in ve havayolu taşımasını düzenleyen Varşova Sistemi Düzenlemeleri'nin, zararın gerçekleştiği yere göre, çoklu taşımaya uygulanabilir bir hukuk normu olarak esas alınacağı değerlendirilmektedir.

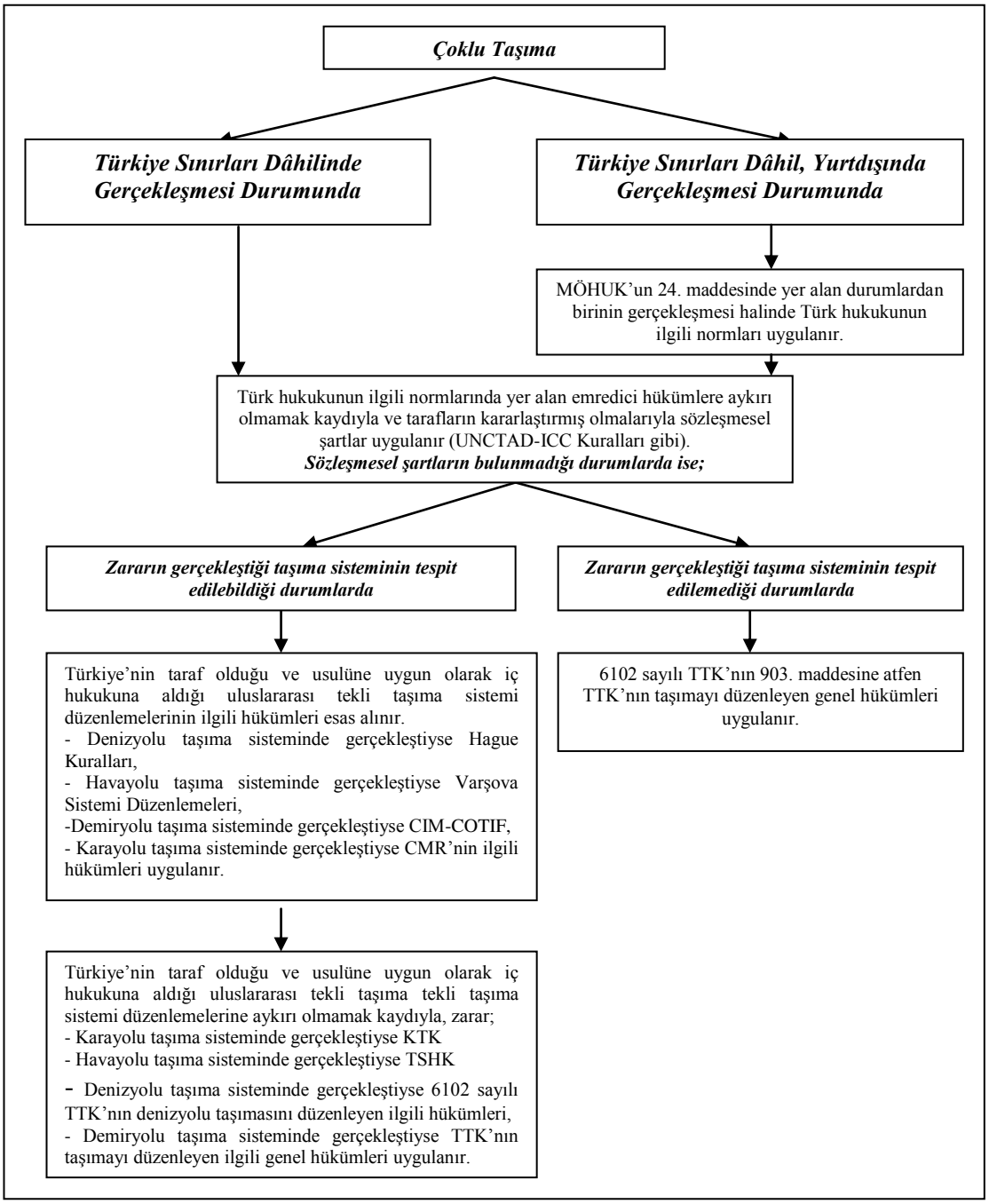
Türk hukukunda çoklu taşımaya uluslararası sözleşmelerin ilgili hükümlerinden sonra ya da bu normlarla çatışmamak kaydıyla uygulanacak iç hukuk normlarını ise, yine zararın gerçekleştiği yerin tespit edilebildiği durumlarda; karayolu taşıma sistemini CMR'ye paralel olarak düzenleyen KTK'nın, havayolu taşıma sistemini Montreal Sözleşmesi'ne paralel olarak düzenleyen TSHK'nın, denizyolu taşıma sistemini ise Lahey Kuralları'na paralel olarak düzenleyen 6102 sayılı TTK'nın 931. ve 1431. arasındaki maddelerinin teşkil ettiği değerlendirilmektedir. Türk hukukunda, Osmanlı kanunu olarak kabul edilen 18.05.1872 tarihli "Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname" haricinde demiryolu taşıyıcısının sorumluluğunu özel olarak düzenleyen bir norm bulunmadığından, bu sorumluluğun tesisinde 6102 sayılı TTK'nın taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümlerinin uygulama alanı bulacağı tespit edilmektedir.

6102 sayılı TTK'nın 903. maddesinin atfıyla, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin belirlenemediği durumlarda ise, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin

sorumluluğunun tesisinde, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen TTK genel hükümlerinin uygulanacağı değerlendirilmektedir.

Şekil 16, Türk hukukunun ilgili normlarının çoklu taşımaya uygulanabilirliğini, Türkiye sınırları içerisinde gerçekleşen çoklu taşıma ve Türkiye sınırları dışında da gerçekleşen çoklu taşıma olmak üzere iki açıdan sınıflandırarak göstermektedir.

Şekil 16: Türk Hukukunun İlgili Normlarının Çoklu Taşımaya Uygulanabilirliği



Şekil 16 incelendiğinde, Türk hukukunda çoklu taşımayı ilk defa düzenleyen tek norm olan 6102 sayılı TTK'nın, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunu; uluslararası tekli taşıma sözleşmelerinde, tekli taşımaya ilişkin olarak hazırlanan diğer iç hukuk normlarında ve kendi içerisinde yer alan taşıyıcının sorumluluğu hükümlerine atfen düzenlediği görülmektedir. Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun taşıyıcıyı düzenleyen hükümlere atfen tesis edilmesi, sadece taşıyıcı sıfatını haiz olmadığı, bunun yanısıra vekâlet veren ve taşıtan sıfatlarını da haiz olduğu çalışmanın önceki bölümlerinde tespit edilen bu işletmenin faaliyetleri ile sorumluluğunun tam olarak örtüşmemesine yol açmaktadır.

6102 sayılı TTK Tasarısı Gerekçesi'nde kanun koyucunun bu şekilde atıflarla dolu bir sistematik benimsenmesinin nedeni olarak; değişik tür araçlarla taşıma işinin taahhüt edilmesinin, TTK'nın 850. maddesinde tarif edilen taşıma sözleşmesinin bir özel hâli olarak ele alınmış olması gösterilmiştir (TTK Tasarısı Gerekçesi, 2005: 341). 6102 sayılı TTK'da yer alan taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin hükümlerin, 6762 sayılı TTK'da yer alan seleflerine kıyasen, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin faaliyet alanlarına çok daha paralel ve uyumlu düzenlemeler getirdiği, bu nedenle "taşıyıcı" yerine "taşıma işleri komisyonculuğuna" ilişkin hükümlere atıfta bulunulmasının daha yerinde olacağı düşünülmektedir. Ancak 6102 sayılı TTK'nın 926. maddesinde; "*eşyanın taşınmasını bizzat üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun bu hakkını kullanması durumunda taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı sayılacağı*" belirtilerek, 6102 sayılı TTK açısından taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun tesisinde de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümlere atıfta bulunulduğundan, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde taşıyıcı kurumuna atıfta bulunulması uygulamada önemli bir farklılık yaratmamaktadır.

6102 sayılı TTK'nın selefi olan 6762 sayılı TTK ise çoklu taşıma sistemini düzenlememiştir. Bu sistemde yer alan ve çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu ise, kanunda herhangi bir açık hüküm bulunmadığından, kanunun taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin genel hükümlerine kıyasen tesis edilmekteydi. Bu durumun, çoklu taşımayı üstlenen

işleticinin sorumluluğunun, bu işletmenin yapısına benzer bir kuruma (taşıma işleri komisyoncusu) atfedilmesi noktasında 6102 sayılı TTK'nın atıfta bulunduğu kuruma (taşıyıcı) kıyasen daha uygun olduğu değerlendirilmektedir. Ancak 6762 sayılı TTK'nın 808. maddesinde; "*komisyon sözleşmesi ve yükün taşınmasına ait hususlarda, taşıma sözleşmesi hakkındaki genel hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da tatbik olunur*" denilmek suretiyle, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun yine taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümlere atfedilmesi, 6102 sayılı TTK'da doğrudan yapılan atfın dolaylı bir görünümü olarak ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla, her iki kanun uyarınca, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümler uyarınca tesis edildiği sonucuna varılmaktadır[113]. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde 6762 sayılı TTK ve 6102 sayılı TTK uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen genel hükümler karşılaştırmalı olarak incelenmiştir.

Çoklu taşıma sisteminin Türkiye açısından gelişiminin yeterli olmadığı Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan "Türkiye 2010 yılı İlerleme Raporu" ile de ifade edilmiş ve raporda Türkiye'de çoklu taşımaya ilişkin olarak 2010 yılı itibariyle kayda değer bir gelişme yaşanmadığı belirtilmiştir (Avrupa Komisyonu, 2010: 63). Ancak DPT tarafından hazırlanan ve 2010 - 2012 yıllarını kapsayan "Orta Vadeli Program"da "*yük taşımacılığında demiryolu ve denizyolu taşımacılığına öncelik verilerek, limanların kombine taşımacılığı kolaylaştıracak lojistik merkezleri haline getirilmesi*" gereğine değinilmiştir (DPT, 2010). 6102 sayılı TTK'da çoklu taşıma sisteminin "değişik tür araç ile taşıma" kavramı altında düzenlenmesi ve 01.11.2011 tarihli 655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün kurulması, Türkiye'nin bu programa uygun hareket etme çabalarını göstermektedir.

[113] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 25.09.1985 tarih ile 1985/3614 Esas ve 1985/4794 Karar sayılı kararında (www.hukukturk.com); "t*aşıma işleri komisyoncusu tersine bir sözleşme olmaması durumunda eşyayı kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir ve bu yolla taşıyıcı sıfatını kazanır. Taşıma senedini düzenlemekle taşıma işleri komisyoncusu sıfatı kazanan davalı aracın kendisine ait olması ya da fiilen taşımayı gerçekleştirmemesi nedenlerine dayanarak bu sıfatı kaybetmeyecektir*" denilmekle, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun tesisinde taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen genel hükümlere atıfta bulunulmuştur.

3.3.1. 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Tabi Olduğu Hukuksal Rejim

6762 sayılı TTK, çoklu taşıma sistemini düzenlememiştir. Bu nedenle yukarıda belirtildiği gibi, 6762 sayılı TTK'nın, çoklu taşımayı yaygın olarak üstlenen bir işletici olan taşıma işleri komisyoncularını düzenleyen 808. ve 815. maddeleri arasındaki hükümlerinin çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde kullanıldığı sonucuna varılmaktadır.

Taşıma işleri komisyoncusu 6762 sayılı TTK'nın 808. maddesinde; "*ücret karşılığında kendi adına ve bir müvekkil hesabına yük taşıtmayı sanat ittihaz etmiş olan kimse*" olarak tanımlanmış ve aynı kanunun 814. maddesinde ise "*aksine sözleşme bulunmadığı durumda komisyoncunun yükü kendi araç ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabileceği ve bu durumda taşıyıcı sayılacağı*" düzenlenmiştir. Her iki maddenin birlikte yorumlanmasıyla; (i) asıl taşıtanın yüklerini kendi adına taşımayı üzerine alan komisyoncunun bu yönüyle akdi taşıyıcı olduğu, (ii) fiili taşıyıcılar ile yükün taşınması noktasında sözleşme ilişkisi içerisine girmesi durumunda ise, taşıma işleri komisyoncusunun bu kişilere karşı taşıtan sıfatını taşıyacağı ve bir çoklu taşımanın varlığında sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunacak bu kurumun, çoklu taşımayı üstlenen işletici olarak hareket edeceği tespit edilmektedir.

Taşımayı düzenleyen ve sorumluluğu üzerine alan kişinin tekli taşıma sisteminin varlığı halinde taşıyıcı, çoklu taşıma sisteminin varlığı halinde ise taşıma işleri komisyoncusu olarak hareket edecek olması, 6762 sayılı TTK uyarınca uygulanacak hükümler bakımından herhangi bir farklılık yaratmamaktadır. Yukarıda da belirtilmiş olduğu gibi, taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin 6762 sayılı TTK'nın 808/2. maddesi "*komisyon sözleşmesi ve yükün taşınmasına ait hususlarda, taşıma sözleşmesi hakkındaki genel hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da tatbik olunur*" demekle, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğuna, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanabilirliğini sağlamıştır. Bu nedenle kanunda taşımaya ilişkin olarak yer alan genel hükümlerin incelenmesi gerekmektedir.

Taşıyıcı, 6762 sayılı TTK'nın 762. maddesinde; "*ücret mukabilinde yolcu ve yük taşıma işlerini üzerine alan kimse*" olarak tanımlanmıştır. 6762 sayılı TTK ile bu şekilde tanımlanan taşıyıcının aslında, çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği gibi, akdi taşıyıcıyı ifade ettiği değerlendirilmektedir. Taşıma işleri komisyoncusunun, taşıyıcıya ilişkin genel hükümlere atıfta bulunmak suretiyle tesis edilecek sorumluluğunun kapsamı, 6762 sayılı TTK'nın 781/1. maddesi uyarınca; "*taşıyıcı eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçen müddet içinde; uğradığı zıya ve hasardan mesuldür*" ve 780/1. maddesi uyarınca "*yükün, sözleşme veya ticari teamül ile belli olan ve bunların yokluğu halinde somut durumun gereklerine göre uygun görülen bir süreden sonra ulaşması durumunda, taşıma ücreti, geciken müddet ile mütenasip olarak indirilir*" denilmekle belirlenmiştir. 6762 sayılı TTK'nın 782/2. maddesi uyarınca; "*taşıyıcı ziya ve hasarın; kendi kusurundan doğmayan bir sebepten, eşyada zaten mevcut noksan ve ayıplardan yahut eşyanın mahiyetinden veya ambalajın fena yapılmasından, gönderen veya gönderilenin fiilinden yahut verdikleri emir ve talimatın tatbikinden ileri geldiğini ispat edecek olursa mesuliyetten kurtulur"* denilmekle, yine taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcıya ilişkin genel hükümlere atıfta bulunmak suretiyle yararlanabileceği sorumluluktan muafiyet nedenleri düzenlenmiştir. Son olarak 6762 sayılı TTK'nın 782. maddesi uyarınca "*taşıma esnasında mahiyetleri icabı hacım ve tartıları azalan eşyadan dolayı mesuliyetini, yüzde elli bir miktarda sınırlandırabilir*" denilmekle, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun sınırları genel hükümler kapsamında belirlenmiştir.

Lahey Kuralları'na paralel olarak hazırlanan 6762 sayılı TTK, 781. maddesinde taşıyıcının sorumluluğunu, bu kurallardan farklı olarak; "*yükün teslim alındığı an ile teslim edildiği ana kadar geçen sürede oluşacak kayıp ve hasarlara*" ilişkin olarak tesis etmiştir. Daha doğru bir deyim ile örneğin bir denizyolu taşıması için; özen borcu yüklerin doğrudan zilyetliklerinin yükletenden devir alınmasından, varma limanında gönderilene devir edilmesine kadar geçecek süre içinde devam etmektedir (Sözer, 2011: 606). Bu yaklaşımın taşıyıcının emredici sorumluluğunun süresini uzatmakla, Lahey Kuralları'na kıyasen taşıyıcının aleyhine olduğu değerlendirilmektedir. Bunun yanısıra, yukarıda açıklandığı gibi, Lahey Kuralları'nda taşıyıcı geç teslim zararlarından sorumlu tutulmazken, 6762 sayılı

TTK'nın 780. maddesi uyarınca taşıyıcı geç teslim zararlarından da sorumlu tutulmaktadır.

Taşıyıcının yükü teslim alması ile başlayan ve teslim ettiği ana kadar devam edecek sorumluluğu kusur sorumluluğudur. Bu sorumluluk taşıyıcının kullandığı kimselerin ve maiyetinde çalışanların da kusurlarını kapsamaktadır. Nitekim 6762 sayılı TTK'nın 782. maddesinde; "*taşıyıcının kullandığı kimselerin veya maiyetinde çalışanların kusurlarının kendi kusuru hükmünde*" olduğu belirtilmiştir[114].

6762 sayılı TTK'nın 788. maddesi uyarınca, hasar veya kaybın; dışarıdan belli olması durumunda derhal, belli olmaması durumunda ise yükün teslimini takiben, ya da en geç 8 gün içerisinde yük ilgilisi tarafından ihbar edilmesi gerekmektedir. Aynı madde uyarınca yükte gerçekleşen hasar veya kaybın, yükün kabulünden önce, mahkemece tayin edilen bilirkişi marifetiyle tespit ettirilmiş olması durumunda, gönderilenin taşıyıcıya karşı dava açma hakkının düşmeyeceği de düzenlenmiştir. Bunun yanısıra, TTK'nın 767. maddesi uyarınca, yüklerin tesliminden veya hiç teslim gerçekleşmedi ise yüklerin teslim edilmesi gereken tarihten itibaren en geç bir yıl içerisinde taşıma sözleşmesine ilişkin davaların açılması gerektiği düzenlenmiştir.

3.3.2. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Tabi Olduğu Hukuksal Rejim

Çalışmanın önceki bölümlerinde de ifade edildiği gibi Türk hukukunda çoklu taşıma ilk defa 6102 sayılı TTK ile düzenlenmiştir. Almanya'da uygulanan 1998 tarihli "Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu" (Transport Law Reform Act) düzenlemesine paralel düzenlemeler getiren 6102 sayılı TTK'nın, 902.-905. maddeleri arasında çoklu taşıma sistemi "değişik tür araç ile taşıma" başlığı altında, taşımaya ilişkin genel TTK hükümlerine ve tekli taşımayı düzenleyen hukuk normlarına atıfta bulunulmak sureti ile düzenlenmiştir.

[114] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 22.04.1986 tarih ve 1986/2390 Karar ile 1986/2398 Esas sayılı kararında (www.hukukturk.com); "*ücret karşılığında kendi adına ve müvekkili hesabına eşya taşmayı sanat edinen kişi taşıma işleri komisyoncusudur. Eşyanın taşınmasını kendisine bıraktığı kimselerin fiil ve kusurlarından kendi kusuru gibi sorumludur*" demekle, taşıma işleri komisyoncusunun yük ilgilisi taşıtana karşı akdi taşıyıcı sıfatından kaynaklanan sorumluluğuna vurguda bulunulmuştur.

6102 sayılı TTK'nın 902. maddesinde değişik tür araç ile taşıma sistemine taşımaya ilişkin hükümlerin uygulanabilmesi için sağlanması gereken şartlar yer almaktadır. Bu şartlar; (i) eşyanın taşınmasının bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanması, (ii) bu sözleşme bağlamında taşımanın değişik türde araçlarla yapılacak olması, (iii) taraflar her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisinin farklı hükümlere bağlı tutulacak olması ve (iv) uygulanması gerekli uluslararası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme bulunmamasıdır.

6102 sayılı TTK'nın 903. maddesinde ise çoklu taşımada; hasar, kayıp ya da geç teslim zararlarının gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilmesi durumunda, o taşıma sistemini düzenleyen normların uygulanabileceği düzenlenmiştir. Bu doğrultuda, 6102 sayılı TTK'nın çoklu taşıma sistemine ilişkin hükümlerinin, MTC dışındaki uluslararası çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinde kabul edildiği üzere ağ sorumluluk rejimini benimsediği değerlendirilmektedir. Zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi durumunda ise, 6102 sayılı TTK'nın 903. maddesi uyarınca, aynı kanunun taşımaya ve eşya taşımaya ilişkin genel hükümlerinin uygulanacağı belirtilmektedir.

6102 sayılı TTK'nın 903. maddesi değişik tür araç taşıyıcısının sorumluluğunu düzenlemekle, MTC ve UNCTAD-ICC Kuralları uyarınca kullanılan çoklu taşımayı üstlenen işletici kavramına yer vermemiş ve Rotterdam Kuralları paralelinde çoklu taşımayı üstlenen işleticinin taşıyıcı sıfatı taşımasına olanak vermiştir. Bu nedenle ve yukarıda belirtildiği gibi aynı madde uyarınca yapılan atıf doğrultusunda, çalışmanın bu bölümünde 6102 sayılı TTK'nın taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümleri incelenmektedir.

Değişik tür araç ile taşıma olarak ifade edilen sistemde yer alan taşıyıcı, 6102 sayılı TTK'nın 902. maddesinin atfıyla, aynı kanunun 850. maddesi uyarınca; "*taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi*" olarak tanımlanmıştır. Bu kavramın akdi taşıyıcıyı ifade etmek amacıyla kullanıldığı değerlendirilmektedir. 6102 sayılı TTK'nın 850/3. maddesinde; (i) taşıyıcının, taşıma sözleşmesiyle yükleri varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı borçlandığı, buna karşılık (ii) yük taşımada

gönderen ve yolcu taşımada yolcunun ise, taşıyıcıya karşı, taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı hükmedilmektedir.

6762 sayılı TTK'dan farklı olarak, 6102 sayılı TTK, Hamburg Kuralları doğrultusunda fiili taşıyıcı kavramına da yer vermiş ve 888. maddesi ile taşımanın kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirilmesi durumunda, bu kişinin yüklerin kaybı, hasarı veya geç teslimi nedeniyle, kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı ile birlikte müteselsilen sorumlu olduğunu düzenlemiştir. Çoklu taşımada çoklu taşımayı düzenleyen taşıyıcının, aynı zamanda somut taşımada gerçekleştirilen farklı taşıma sistemlerinin her birini fiilen ifa etmesi çok zordur. Dolayısıyla çoklu taşımada fiili taşıyıcıların kullanılması sistemin doğası gereğidir. Çoklu taşımayı üstlenen işletici tarafından kullanılan bu işletmelerin, 6102 sayılı TTK ile hukuken de düzenlenmiş olması, çoklu taşıma sistemi açısından önem taşımaktadır.

6102 sayılı TTK'nın 875. madde hükmü taşıyıcının; "*eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın kaybından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumlu*" olduğunu düzenlemekle, bu süreyi 6762 sayılı TTK paralelinde, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'na kıyasen uzatmıştır. Bu noktada 6102 sayılı TTK'nın Rotterdam Kuralları ile arasındaki önemli bir farklılık da tespit edilmektedir. Nitekim Rotterdam Kuralları'nın 12/3. maddesi ile taşıyıcının emredici sorumluluk süresinin yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasına indirilebilmesine olanak tanınmaktayken, 6102 sayılı TTK bu sınırlandırmaya, 854. maddesi ile "*kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir*" demek suretiyle olanak tanımamaktadır.

Taşıyıcı, sorumluluk süresi içerisinde sadece kendi eylem ve ihmallerinden değil, aynı zamanda 6102 sayılı TTK'nın 879. maddesi uyarınca; "*kendi adamlarının ve taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden*" de sorumlu tutulmuştur.

6102 sayılı TTK'nın çoklu taşımacılığı düzenleyen hükümlerinden biri olan 904. maddesi, hasar, kayıp veya geç teslim zararlarına ilişkin talep haklarının

kullanılmasında uyulması gereken ihbar süreleri için, aynı kanunun 889. maddesine atıfta bulunmaktadır. Bu madde uyarınca; hasar veya kayba ilişkin zararların gözle görünür olması durumunda yüklerin alıcıya teslimi anında, bu zararların gözle görünür olmaması durumunda ise yüklerin teslimini takiben 7 gün içerisinde taşıyıcıya ihbarda bulunulması gereği düzenlenmiştir. Söz konusu kayıp veya hasarın genel niteliğini de belirten yük kayıp veya hasar bildirimi gönderilmedikçe ve aksi yönde bir kanıt bulunmadıkça, taşıyıcının yükleri, sözleşme detaylarında belirtilen şekilde teslim ettiği kabul edilmektedir. Aynı maddenin 3. fıkrasında geç teslim zararlarına[115] ilişkin ihbar süresi düzenlenmiş ve yüklerin teslimini ya da teslim edilmesi gereken süreyi takiben 21 gün içerisinde geç teslime ilişkin bildirimde bulunulması gerekliliği belirtilmiştir. Bu sürelerin, ihbara ilişkin Rotterdam Kuralları hükümleri ile paralellik taşıdığı değerlendirilmektedir.

6102 sayılı TTK'nın 855. maddesi uyarınca taşıyıcının sorumluluğa ilişkin davanın, yüklerin teslim edildiği veya teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde açılması gereği düzenlenmektedir. 6102 sayılı TTK'nın 855/5. maddesi, taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş olduğu bir fiilinden veya ihmalinden dolayı ortaya çıkan kayıp, hasar ve geç teslim zararlarında ise dava açma süresinin 3 yıl olduğunu düzenlemektedir. Aynı maddenin üçüncü fıkrası uyarınca ise rücu haklarına ilişkin zamanaşımı; (i) rücu alacaklısının, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, (ii) üç ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla rücu alacaklısına karşı mahkeme kararının kesinleştiği günden itibaren, (iii) kesinleşmiş mahkeme kararı bulunmayan hâllerde ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlar.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluktan muafiyetine ilişkin genel sebep, 6102 sayılı TTK'nın 902. maddesinin atfıyla, aynı kanunun 876. maddesi uyarınca, taşıyıcının; "*kayıp, hasar ve geç teslim zararlarının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana geldiğini ispatlaması*" olarak düzenlenmiştir. Bu genel sorumluluk sebebinin yanısıra Lahey, Lahey-Visby ve Rotterdam Kuralları paralelinde, 6102

[115] 6102 sayılı TTK'nın 874. maddesi ile yüklerin; taşıma süresini izleyen yirmi gün içerisinde teslim edilmemesi durumunda hak kayıp varsayabilecekleri, uluslararası taşımalarda bu sürenin otuz gün olacağı düzenlemiştir.

sayılı TTK da taşıyıcının sorumluluktan muafiyet nedenlerine ilişkin bir listeyi "Özel Haller" başlıklı 878. maddesi ile düzenleyerek, kayıp, hasar veya teslimdeki gecikmenin; *"(i) sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılmasından, (ii) gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlanmasından, (iii) eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılmasından, (iv) eşyanın özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliğinden*[116]*, (v) taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesinden, (vi) canlı hayvan taşımasından*[117]*, (vii) 27.10.1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâllerden"* birinden kaynaklanması durumunda taşıyıcının sorumluluktan muaf olduğunu düzenlemiştir. 6762 sayılı TTK'da yer alan sorumluluktan muafiyet hükümleri ile kıyaslandığında, 6102 sayılı TTK'nın sorumluluktan muafiyet nedenlerine ilişkin listeyi genişlettiği görülmektedir.

Taşıyıcının 6102 sayılı TTK uyarınca yararlanabileceği başka bir muafiyet nedeni ise aynı kanunun 861. maddesi uyarınca düzenlenen ve 6762 sayılı TTK sistematiğinde bulunmayan tehlikeli eşya taşımasıdır. Bu madde hükmü uyarınca taşıyıcı, yükleri teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli malın boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilir.

Taşıyıcının muafiyetine ilişkin olarak 6102 sayılı TTK uyarınca düzenlenen son neden ise, 864. maddede yer alan durumların neden olduğu zararlara ilişkindir. Bu madde hükmü uyarınca gönderen, kusuru olmasa da, taşıyıcının; (i) yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeden, (ii) taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe

---

[116] Taşıyıcı 6102 sayılı TTK'nın 876/4. maddesi uyarınca; sözleşme uyarınca eşyayı sıcağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında olması durumunda, bu nedene ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabileceği düzenlenmiştir.

[117] Taşıyıcı 6102 sayılı TTK'nın 876/5. maddesi uyarınca; bu nedene, ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.

aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden, (iii) tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmamaktan ve (iv) yükün refakatinde düzenlenen belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan kaynaklanan zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür. Taşıyıcının bu gibi nedenlerden doğan zararlarına ilişkin olarak gönderilenin bu sorumluluğunun, zarara uğrayan her yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 8.33 ÖÇH ile sınırlı olduğu aynı maddenin ikinci fıkrası ile düzenlenmiştir.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin 6102 sayılı TTK hükümleri uyarınca taşıyıcıya atfedilen sorumluluğu, yine bu kanun uyarınca belirtilen muafiyet hükümlerinden yararlanamadığı durumlarda dahi, sınırsız değildir. 6102 sayılı TTK'nın 880. maddesi ile bu sorumluluğun kapsamının belirlenmesinde; kayıp durumunda, yükün taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerinin, hasar durumunda ise yükün taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki farkın esas alınacağı ve aynı kanunun 881. maddesi uyarınca zararın saptanması için yapılması zorunlu olan giderlerin de tazminat kapsamına dâhil edileceği düzenlenmektedir.

6102 sayılı TTK'nın 882. maddesi, taşıyıcının sorumluğunun sınırlarını, uluslararası sözleşmelerde yer alan sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerine paralel bir şekilde ve güncel birimler kullanmak suretiyle düzenlemiştir. Bu maddenin birinci fıkrası uyarınca taşıyıcının, yükün kaybolan ya da hasara uğrayan brüt ağırlığının beher kilogramı için 8.33 ÖÇH'den fazla bir miktarla sorumlu tutulamayacağı düzenlenirken, aynı maddenin üçüncü fıkrası geç teslim zararlarında bu tazminatın navlun bedelinin 3 katından fazla olamayacağını düzenlemektedir. 6102 sayılı TTK ile taşıyıcının geç teslimden kaynaklanan zararlara ilişkin sorumluluğunun sınırlarının Rotterdam Kuralları'na göre ağırlaştırıldığı değerlendirilmektedir.

Taşıyıcının sınırlı sorumluluğu noktasında 6102 sayılı TTK'nın 884. madde hükmünün de incelenmesi gerekmektedir. Bu madde hükmü uyarınca "*taşıyıcı, taşıma işinin yapılmasında, sözleşmeden doğan bir yükümlülüğünü ihlal etmesi nedeniyle meydana gelen ve eşyanın kaybından, hasarından veya taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanmayan ve eşya veya kişi zararları dışında kalan zararlardan, tam kaybı hâlinde ödenmesi gereken tazminat miktarının üç katı ile sınırlı olmak*

üzere sorumludur" denilmektedir. 6102 sayılı TTK'nın 875. maddesi uyarınca yükün kayıp, hasar ve geç tesliminden kaynaklanan zararlarla sorumlu tutulan taşıyıcının, aynı kanunun 884. maddesi uyarınca kayıp, hasar veya taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanmayan zararlar için bu denli yüksek tazminat sınırına tabi tutulmasının, kapsam ve sınırları belirli olmayan bir sorumluluk rejimi yarattığı değerlendirilmekte ve bunun taşıyıcının aleyhine bir hüküm olduğu tespit edilmektedir.

6102 sayılı TTK'nın 886. maddesi uyarınca taşıyıcının; kendisinin, adamlarının veya taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmalleri ile sebebiyet verdiklerinin ispat edilmesi durumunda, sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacakları düzenlenmiştir. 6102 sayılı TTK'nın bu hükmünün, tekli taşıma sistemlerinden sadece CMR'nin ilgili hükmü ile benzerlik taşıdığı değerlendirilmektedir. Zira diğer tekli taşıma sistemi düzenlemeleri ve çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri kastın varlığında, taşıyıcının sadece sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacağını düzenlerken, CMR ve 6102 sayılı TTK bu durumda taşıyıcının muafiyet nedenlerinden de yararlanamayacağını düzenlemektedir.

3.3.3. 6762 ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunları Uyarınca Çoklu Taşıma Sistemine Uygulanan Sorumluluk Rejimine İlişkin Genel Değerlendirme

Türk hukukunda çoklu taşıma sisteminin ilk defa 6102 sayılı TTK ile düzenlenmiş olduğu, bu kanunun selefi olan 6762 sayılı TTK'da ise çoklu taşımaya ilişkin herhangi bir hüküm bulunmadığı yukarıda belirtilmişti. Ancak 6762 sayılı TTK uygulamasında; çoklu taşımayı düzenleyerek sorumluluğu üzerine alan ve genelde taşıma işleri komisyoncularının oluşturduğu çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin sorumluluklarının tesisinde, bu kanunun taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin hükümlerin uygulandığı ve son tahlilde bu hükümlerin aynı kanunda yer alan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümlere atıfta bulunduğu tespit edilmiştir. Aynı şekilde 6102 sayılı TTK, çoklu taşıma sistemini düzenlese de, bu sisteme

uygulanacak hükümleri zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilip edilememesine göre belirlemekte ve (i) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda o taşıma sistemini düzenleyen ve taraf olunan ilgili uluslararası sözleşmeler ile diğer iç hukuk normlarının uygulanmasına imkân verirken, (ii) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi durumunda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümlere atıfta bulunmaktadır.

Tablo 24 uyarınca, 6102 sayılı TTK ile 6762 sayılı TTK'nın taşımaya ilişkin çoklu taşımaya da uygulanabilir genel hükümleri karşılaştırmakla, çoklu taşımayı üstlenen işletici ya da 6102 sayılı TTK'nın deyimi ile taşıyıcının sorumluluğunda 6102 sayılı TTK ile getirilen değişimler ortaya konulmaktadır.

Tablo 24: 6762 sayılı TTK ile 6102 sayılı TTK'nın Çoklu Taşımaya Uygulanabilir Hükümleri Açısından Karşılaştırılması

İnceleme Alanı	6762 Sayılı TTK	6102 Sayılı TTK
Çoklu Taşımaya Uygulanabilir Hükümler	- Çoklu taşımaya ilişkin herhangi bir hüküm içermemektedir. - Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu, TTK'nın taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin 808. - 815. maddelerine kıyasen tesis olunur.	- Çoklu taşımayı 902.-905. maddeleri arasında düzenlenmektedir. - 902. maddesinde; (i) yükün taşınmasının bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanması, (ii) bu sözleşme bağlamında taşıma değişik türde araçlarla yapılacak olması, (iii) tarafların, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olmaları durumunda söz konusu sözleşmelerin en az ikisinin farklı hükümlere bağlı tutulacak olması ve (iv) uygulanması gerekli milletlerarası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme bulunmaması şartlarının bir arada bulunması durumunda, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu, TTK'nın 903. maddesinin atfıyla, taşımaya ilişkin 850.-893. maddeleri uyarınca tesis olunur.
Taşıyıcı ve Taşıma İşleri Komisyoncusu Kavramları	- Taşıyıcı; ücret mukabilinde yolcu ve yük taşıma işlerini üzerine alan kişidir. - Taşıma İşleri Komisyoncusu; ücret karşılığında kendi adına ve bir müvekkil hesabına yük taşıtmayı sanat ittihaz etmiş olan kimsedir. Aksine sözleşme bulunmadığı durumda komisyoncu, yükü kendi araç ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilmekte ve bu durumda taşıyıcı sayılmaktadır.	- Taşıyıcı; taşıma sözleşmesiyle yük veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. - Taşıma İşleri Komisyoncusu; yükün taşınmasını bizzat üstlenen taşıma işleri komisyoncusu, bu hakkını kullanması durumunda taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı sayılır. - Fiili Taşıyıcı; taşımayı kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olarak yerine getiren ve yükün kaybı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıcı ile müteselsilen sorumlu olan kişidir.
İhbar ve Dava Açma Süreleri	Yük ilgilisi; - Gözle görülür zararlar için teslimi takip eden gün içerisinde, - Gözle görülmeyen zararlar için teslimi takip eden 8 gün (denizyolu taşımalarında 3 gün) içerisinde ihbarda bulunmalıdır. -Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde hukuki yollara başvurmalıdır.	Yük ilgilisi; - Gözle görülür zararlar için teslimi takip eden gün içerisinde, - Gözle görülmeyen zararlar için teslimi takip eden 7 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. -Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde hukuki yollara başvurmalıdır. Kasıtlı zararlarda bu süre 3 yıla çıkarılmaktadır.
Taşıyıcının ve Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluğunun Kapsamı	- Taşıyıcının ve taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını kapsamaktadır. - Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından da sorumludur.	- Taşıyıcının ve taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını kapsamaktadır. - Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu kendi adamlarının ve taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden de sorumludur.

Tablo 24: 6762 sayılı TTK ile 6102 sayılı TTK'nın Çoklu Taşımaya Uygulanabilir Hükümleri Açısından Karşılaştırılması (Devam)

İnceleme Alanı	6762 Sayılı TTK	6102 Sayılı TTK
Taşıyıcı ve Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluktan Muafiyeti	Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu; - Kayıp ve hasarın kendi kusurundan doğmayan bir sebepten, yükte zaten mevcut kayıp ve ayıplardan yahut yükün niteliğinden veya ambalajın fena yapılmasından ya da gönderen veya gönderilenin fiilinden yahut verdikleri emir ve talimatın tatbikinden ileri geldiğini ispatlarsa sorumluluktan muaftır.	Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu; - Kayıp, hasar ve gecikmenin en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmiş olduğunu ispatlarsa sorumluluktan muaftır. - Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılmasından, - Gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlanmasından, - Yükün gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılmasından, - Yükün; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliğinden, - Taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesinden, - Canlı hayvan taşımasından, - Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâllerden birinden kaynaklanan hasar, kayıp ve geç teslim zararlarına ilişkin sorumluluktan muaftır.
Taşıyıcı ve Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluğunun Sınırlandırılması	- Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, niteliği itibari ile taşıma esnasında hacim ve tartıları azalan yükten dolayı sorumluluğunu yarısı oranında sınırlayabilir.	Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu; - Yükün kaybolan ya da hasara uğrayan brüt ağırlığının beher kilogramı için 8,.3 ÖÇH'den fazlası ile sorumlu tutulamaz. Geç teslim zararlarına ilişkin olarak ise gecikmeye uğramış yüke ilişkin ödenecek navlunun üç katından fazlası ile sorumlu tutulamaz. - Kendi adamları ve taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yararlandığı diğer kişiler de sorumluluğun sınırlandırılması imkânlarından yararlanabilir. - Kendisinin, adamlarının veya taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle sebebiyet verdiğinin ispat edilmesi durumunda, muafiyet ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamaz.

Tablo 24 incelendiğinde, Türk hukukunda çoklu taşımaya uygulanacak normların belirlenmesinde 6102 sayılı TTK'da benimsenen sistematiğin, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlere açıkça atıfta bulunması dışında, 6762 sayılı TTK'nın sistematiğinde benimsenen yaklaşımın aynısı olduğu ve her iki sistemde de çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde taşımaya ilişkin genel hükümlerin uygulandığı değerlendirilmektedir. Tablo incelendiğinde ayrıca, 6102 sayılı TTK ile çoklu taşıma sisteminin sınırlı da olsa düzenlenmesinin yanısıra; (i) çoklu taşımanın yapısına uygun olarak fiili taşıyıcı kurumunun da düzenlenmiş olduğu ve bu kuruma taşıyıcı ile birlikte müteselsil sorumluluk atfedildiği, (ii) taşıyıcının yararlanabileceği muafiyet nedenlerine ilişkin listenin genişletildiği ve (iii) taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerde, güncel ve uluslararası taşıma sözleşmelerinde yer alan birimlere yer verildiği tespit edilmiştir. Bu yenilikler çoklu taşıma sisteminin Türkiye'de hukuken düzenlenmesi bakımından önemli olsa da, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlere atfedilmesi, yapısı ve nitelikleri birbirinden çok farklı kurumların aynı normlar uyarınca düzenlenmesine yol açmakta ve tesis edilen ağ sorumluluk rejimi ile sistemin etkili işlerliğinin önüne geçilmektedir.

3.4. ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN İŞLETİCİLERİN SORUMLULUKLARINA İLİŞKİN MAHKEME KARARI İNCELEMELERİ

Çalışmanın bu bölümünde, etkin bir taşıma sistemi olan çoklu taşıma sistemini düzenleyen uluslararası ve emredici nitelikli yeknesak bir hukuk normu bulunmaması nedeniyle, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisi noktasında mahkemelerce getirilen çözümler ve bu çözümler arasındaki farklılıklar ABD ve İngiltere temyiz mahkemelerinin örnek kararları doğrultusunda incelenmektedir.

Yukarıda da belirtilmiş olduğu gibi, çoklu taşıma sistemi Türk hukukunda ilk defa 6102 sayılı TTK ile düzenlemiştir. Dolayısıyla mahkemeler, 6762 sayılı TTK uygulaması doğrultusunda, taşıma işleri komisyoncularının sorumluluklarına ilişkin olarak vermiş oldukları kararlarında, bu işletmelerin çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatına vurguda bulunmamışlardır. Bu nedenle, Türk mahkemeleri tarafından, taşıma

işleri komisyoncularının sorumluluklarına ilişkin olarak 6762 sayılı TTK döneminde verilen kararlar, çoklu taşıma sistemine ilişkin ayırt edici özellikleri haiz olmamakta ve çalışmanın bu bölümünde incelenme alanı içerisine dâhil edilmemektedirler.

3.4.1. "Royal Insurance Company of America ve Ford Motor Company - Orient Overseas Container Line Ltd. ve M/V Canmar Pride, CP Ships Ltd." Davası

ABD Temyiz Mahkemesi 6. Dairesi'nin 08.05.2008 tarihinde vermiş olduğu 06-1199 numaralı kararına konu olayda; 2003 yılının Şubat ayında Ford ve Orient Overseas Container Line (OOCL) "Taşıma Hizmetleri Ana Sözleşmesi" (THAS) akdetmiş ve sözleşme uyarınca OOCL, Ford'un otomatik vites kafeslerinin Fransa'nın Blanquefort şehrinden ABD'nin çeşitli eyaletlerine taşınmasını düzenleme yükümlülüğü altına girmiştir (www.caselaw.findlaw.com). THAS uyarınca OOCL, yüklerin Fransa'nın Blanquefort şehrinden Le Havre limanına karayolu ile taşınmasını, Le Havre limanından Kanada'nın Montreal limanına denizyolu ile taşınmasını ve Montreal limanından ABD'nin Louisville, Kentucky, Hazelwood, Missouri, New Hope, Minnesota, Westland ve Michigan şehirlerine de yine karayolu ile taşınmasını gerçekleştirecektir.

3.4.1.1. Dava Konusu Olay

2003 yılının Mart ayında Ford, OOCL'ye konteynerler içerisine istiflenmiş binlerce otomatik vites kafesi yükünü teslim etmiş, OOCL bu yükleri, CP Ships UK'in M/V Canmar Pride gemisine Le Havre limanında yüklemiştir. OOCL yüklere ilişkin olarak düzenlediği konşimentoda yükleri teslim alma yerini Blanquefort, yükleme limanını Le Havre, boşaltma limanını Montreal, teslim etme yerini ise ABD'nin birden çok şehri olarak göstermiştir.

Yolculuk sırasında M/V Canmar Pride gemisi rüzgârlı bir havayla karşılaşmış ve konteynerlerin bir kısmı denize düşmüş, diğer bir kısmı da kayarak diğer konteynerlerin içerisindeki yüklerin hasara uğramasına neden olmuştur. Ford'un yük sigortacısı Royal Insurance of America (Royal) ve Ford, 4.387 adet otomatik vites

kutusunun kaybolduğunu, 840 tanesinin ise hasarlandığını tespit ve iddia etmişlerdir. Royal, Ford'un uğradığı 5.700.299.20 ABD Doları tutarındaki bu zararı, deniz sigorta poliçesi kapsamında tazmin etmiş ve Ford'un haklarına halef olmuştur. 02.07.2003 tarihinde Ford ve Royal, OOCL aleyhine ABD Michigan Bölge Mahkemesi'nde rücu davası açmış ve davada, kayba ve hasara uğrayan yüklerin bedelinin tazminini talep etmişlerdir.

3.4.1.2. Tarafların İddia ve Savunmaları

Davacılar Ford ve Royal davalarını, Ford'un yüklerini THAS uyarınca Fransa'dan ABD'ye birden fazla taşıma sistemi (karayolu-denizyolu) kullanmak sureti ile çoklu taşımayı üzerine alan ve Ford ile taşıma sözleşmesi yapmakla akdi taşıyıcı, davalılardan CP Ships UK ile alt taşıma sözleşmesi yapmakla ise taşıtan sıfatını taşıyan davalı OOCL'e karşı açmıştır.

Davalı OOCL ise; denizyolu taşımasına ilişkin olarak akdi taşıyıcı sıfatıyla sorumlu olduğunu, ancak bu sorumluluğun, ABD'nin iç hukukunda denizyolu taşımasını düzenleyen COGSA'da yer alan sorumluluğun sınırlandırılması hükümleri uyarınca sınırlandırılması gerektiğini ifade etmiştir. OOCL devamla, bu norm uyarınca hasar ve kayba uğrayan beher birim için 500 ABD Dolarından fazlasıyla sorumlu olmayacağını ve COGSA uyarınca bu birimlerin taşımada kullanılan konteynerler olduğu savunmasında bulunmuştur. Bunun yanısıra dava konusu zarara ilişkin olarak denizyolu fiili alt taşıyıcısı CP Ships UK'in de, davalı sıfatı ile davaya taraf olması için talepte bulunmuş ve talebi kabul edilmiştir.

Davacılar Ford ve Royal, davalı OOCL'in COGSA uyarınca düzenlenen beher konteyner için 500 ABD Dolarından fazla tesis edilemeyecek sorumluluğun uygulanması yönündeki savunmasına karşı; COGSA'nın ABD'nin iç taşımalarına uygulanabilir bir norm olması ve somut taşımanın bir uluslararası taşıma olması nedeni ile dava konusu olaya uluslararası denizyolu taşımasını düzenleyen Lahey-Visby Kuralları'nda öngörülen ve birim başına 500 ABD Dolarından fazla olan sorumluluk sınırlarının uygulanması gerektiğini ifade etmişlerdir. Bunun yanısıra, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümde yer alan birim kavramının; konteyneri değil, konşimentoda yüklerin ayrı ayrı belirtilmiş olması nedeniyle, Lahey

– Visby Kuralları'nın 5c maddesi uyarınca, her bir otomatik vites kutusunu ifade ettiğini iddia etmişlerdir.

3.4.1.3. Mahkeme Kararı

ABD Michigan Bölge Mahkemesi 29.09.2005 tarihinde vermiş olduğu kararında, OOCL'in savunmalarını kısmen haklı bulmuş ve OOCL'in sorumluluğunun beher konteyner için değil, fakat beher otomatik vites kutusu için COGSA'da öngörülen 500 ABD Doları ile sınırlı olduğuna hükmetmiştir.

Davacı taraflar, yerel mahkemenin kararını temyiz etmişlerdir. ABD Temyiz Mahkemesi 6. Dairesi'nin 23.01.2007 tarihinde vermiş olduğu 06-1199 numaralı kararında; davaya ilişkin olarak çözülmesi gereken ilk sorunun uygulanacak norm olduğu ifade edilmiştir. Mahkeme, Le Havre ve Montreal limanları arasında gerçekleşen dava konusu zarara; ABD ülkesi sınırları içinde gerçekleşen denizyolu taşımasını düzenleyen COGSA'nın mı, uluslararası denizyolu taşımasını düzenleyen Lahey-Visby Kuralları'nın mı yoksa her ikisinin de mi uygulanabilir olduğunu tespit etmek amacıyla incelemeler gerçekleştirmiştir. Benzer mahkeme kararları ve norm incelemeleri üzerine, mahkeme, iki yabancı liman arasında gerçekleşen taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde Lahey-Visby Kuralları'nın esas alınması gereğine karar vermiştir. Bu şekilde mahkeme; (i) akdi taşıyıcı sıfatını taşıyan OOCL'in, zarara uğrayan her bir birim (otomatik vites kutusu) başına 666.67 ÖÇH ile sorumlu olduğuna ve (ii) fiili taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak Lahey-Visby Kuralları'nda herhangi bir hüküm bulunmadığından, CP Ships UK aleyhine açılan davanın ise reddine karar vermiştir.

3.4.1.4. Mahkeme Kararının Değerlendirilmesi

ABD Temyiz Mahkemesi 6. Dairesi'nin kararı, çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin sorumluluklarının tesisinde, çoklu taşımaya uygulanabilir ulusal norm ya da uluslararası sözleşme bulunmaması nedeniyle, zararın gerçekleştiği tekli taşıma sistemini düzenleyen normun esas alındığını göstermesi bakımından önemlidir. Bunun yanısıra karar, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin hem ulusal bir norm

hem de uluslararası bir norm ile düzenlenmiş olmasının, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğuna uygulanacak hükümlerin tespitinde sorun yaratabileceğine işaret etmektedir. Kaldı ki ABD, denizyolu taşımasını düzenleyen uluslararası sözleşmelerden sadece Lahey Kuralları'nın tarafı olmuş ve bu kuralları COGSA ile iç hukukuna almıştır. Lahey – Visby Kuralları'nın da dava konusu olaya uygulanabilir olması, ABD mahkemelerini ABD'nin taraf olmadığı bir hukuk normunu uygulamak durumunda bırakmaktadır.

Kararın işaret ettiği diğer bir nokta ise, çoklu taşıma sisteminin uygulanmasında çıkabilecek uyuşmazlıklara karşı, tarafların kendilerini konuyu düzenleyen hukuk normlarındaki eksiklik ve boşluk nedeni ile sigorta himayesi ile koruma altına almaları gayretidir. Nitekim dava taraflarından biri Ford'un yük sigortacısı olan Royal'dir ve Royal Ford'un zararını tazmin etmekle OOCL'e karşı dava açmak hakkını elde etmiştir.

Royal ve Ford - OOCL ve CP Ships UK davası ile çalışmada yer verilen; (i) çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun tesisinde zararın meydana geldiği tekli taşıma sistemi düzenlemesinde yer alan ilgili hükümlerin uygulanacağı, (ii) yeknesak bir uluslararası hukuk düzeni tesisinde karşılaşılabilecek sorunlardan birinin, uluslararası taşıma sözleşmelerinden hiçbirine tarafların eksiksiz katılımının sağlanamaması olduğu ve (iii) sigortacıların çoklu taşıma ilişkilerinin bir noktasında var oldukları tespitleri, uygulama ile eşleştirilmiştir. Davaya ilişkin olarak çalışma ile eşleştirilebilecek son tespit ise; çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sözleşmesel ilişkilerin merkezinde olması nedeni ile çoklu taşımaya ilişkin tüm sorumluluğu (fiili alt taşıyıcıların da sorumluluğunu içermek suretiyle) üzerine almasıdır. Nitekim mahkeme, fiili taşıyıcı CP Ships UK aleyhine herhangi bir hüküm tesis etmemiş ve Lahey-Visby Kuralları uyarınca tanımlanan taşıyıcı kavramına uygun olarak sadece akdi taşıyıcı olan OOCL aleyhine hüküm tesisinde bulunmuştur. Oysaki dava konusu uyuşmazlığa, Lahey-Visby Kuralları yerine Hamburg Kuralları uygulanabilseydi, CP Ships UK aleyhine de, zararın kendi zilyetliği altında gerçekleşmiş olması nedeniyle, akdi taşıyıcı ile müteselsil sorumluluk atfedilebilecekti.

3.4.2. "Quantum Corporation Inc. ve Expeditors Sea Sky - Compagnie Nationale Air France ve Plane Trucking Ltd." Davası

İngiltere Temyiz Mahkemesi'nin 27.03.2002 tarihinde vermiş olduğu EWCA CIV 350 numaralı kararına konu olay; Singapur'da bulunan Quantum Corporation Inc.'e ait 11.250 adet bilgisayar kasasının, Air France tarafından düzenlenen ve fiilen havayolu taşıması da Air France tarafından gerçekleştirilip, karayolu taşıması ise Plane Trucking Ltd. tarafından gerçekleştirilen çoklu taşınmasının, Dublin'de bulunan alıcı Expeditors Sea Sky'a teslim edilmesinden önce, karayolu ayağında gerçekleşen hırsızlık nedeniyle kaybına ilişkindir (www.unidroit.info).

3.4.2.1. Dava Konusu Olay

Air France, Singapur - Dublin arasında yapılacak olan çoklu taşınmanın havayolu ile taşıma ayağını, yükü Singapur'dan Paris'e taşımak suretiyle fiilen gerçekleştirmiş ve yükü 3 palet halinde Paris'in Charles De Gaulle havaalanında boşaltmıştır. Air France, Plane Trucking'i yükün Paris'ten Dublin'e karayolu ile taşınması için fiili taşıyıcı olarak tayin etmiş ve yük 23.09.1998 tarihinde İngiltere'de Plane Trucking tarafından karayolu ile taşınması sırasında Holyhead yakınlarında çalınmıştır. Davacılar Quantum ve Expeditors, zararın gerçekleştiği yer olan İngiltere'nin Hukuk Usulü Kuralları uyarınca, Air France ve Plane Trucking aleyhine İngiliz Mahkemelerinde dava açmışlardır.

3.4.2.2. Tarafların İddia ve Savunmaları

Davacılar davalarını, yükün Singapur'dan Dublin'e birden fazla taşıma sistemi (havayolu-karayolu) kullanılmak sureti ile çoklu taşınmasını gerçekleştirmeyi üzerine alan ve davacılardan Quantum ile taşıma sözleşmesi yapmakla akdi taşıyıcı, havayolu taşımasını gerçekleştirmekle fiili taşıyıcı, davalılardan Plane Trucking ile alt taşıma sözleşmesi yapmakla ise taşıtan sıfatını taşıyan davalı Air France'a karşı ve onun çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatına dayanarak tüm sözleşmesel sorumluluğu üzerine almış olması nedeni ile açmışlardır.

Davalı Air France, davacılar tarafından kendisi aleyhine açılan davada, ancak fiili havayolu taşıyıcısı olarak sorumlu tutulabileceği, kaldı ki bu sorumluluğunun taşımaya ilişkin olarak düzenlenen havayolu taşıma senedinde yer aldığı üzere, çalınan yükün beher kilogramı için 17 ÖÇH ile sınırlı olduğu savunmasında bulunmuştur.

Davacılar ise Air France'in sorumluluğunun havayolu taşıyıcısı olarak sınırlandırılması gereği savunmasına, iki uluslararası sözleşmeyi kaynak göstermek suretiyle cevap vermişlerdir. Davacılar ilk olarak; Air France'ın düzenlemiş olduğu havayolu taşıma senedinde yer alan sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinin, ancak uluslararası taşıma sözleşmelerinin emredici hükümlerine aykırılık taşımaması durumunda uygulanabileceğini ve taşıyıcının bu nedenle sorumluluğunun, zararın karayolu taşıması sırasında gerçekleşmesi nedeniyle, uluslararası karayolu taşımasını emredici şekilde düzenleyen ve İngiltere'nin de taraf olduğu CMR'nin ilgili hükümleri uyarınca 8.33 ÖÇH ile sınırlı olduğunu iddia etmişlerdir. Davacılar bu iddialarının kabul edilmemesi durumunda ise, uygulanacak sözleşmenin Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Sözleşmesi olduğunu ve sözleşmenin 25A maddesi uyarınca "*zararın, taşıyıcının ya da görevleri çerçevesinde hareket eden adamlarının zarar vermek kastıyla ya da zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları hareketten kaynaklaması durumunda taşıyıcının sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamaması*" gerektiğini ileri sürerek, Air France'in fiili taşıyıcı durumundaki Plane Trucking'in zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yapmış olduğu eylemleri sonucunda hırsızlık olayının gerçekleşmesinden sorumlu olduğunu ve bu sorumluluğun bu nedenle sınırlandırılamayacağını ifade etmişlerdir.

Davalı Air France ise, Varşova Sözleşmesi'nde 4 numaralı Montreal Protokolü ile yapılan tadil uyarınca "*taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarından yararlanma hakkının hiçbir nedene dayanarak engellenemeyeceğinin*" belirtildiğini, bu nedenle sorumluluğunun çalınan yükün beher kilogramı için 17 ÖÇH ile sınırlandırılmasının önünde bir engel bulunmadığı savunmasında bulunmuştur.

3.4.2.3. Mahkeme Kararı

Yerel mahkeme, somut olayda vereceği kararın dayanağını; (i) Air France'in yüklerin karayolu ile taşınması sözleşmesinin tarafı olup olmadığının, (ii) taşıma sözleşmesinin Varşova Sözleşmesi'ne uygun olup olmadığının ve (iii) Plane Trucking'in Air France'in düzenlediği taşıma senedinde belirtilen sorumluluğa sahip olup olmadığının oluşturduğunu tespit etmiştir.

Yerel mahkeme, vermiş olduğu kararında; CMR'nin çoklu taşımacılığa ilişkin 2/1. maddesini dayanak olarak göstermiş ve bu madde uyarınca bu normun, yükün araçtan boşaltılmaması kaydı ile karayolu taşımasının belli kısımlarında başka taşıma sistemleri ile taşınması durumunda dahi, taşımanın tamamına uygulanabileceğini tespit etmiştir. Mahkeme ayrıca, CMR'nin 2/1. maddesinin uygulanabilirliği için, ilk taşımanın her zaman ve Avrupa'nın içinde bulunduğu şartlar dolayısıyla, karayolu taşıması olması gerekmediğini de vurgulamıştır. Bu nedenle ve Air France'ın karayolu fiili taşıyıcısı olan Plane Trucking'i alt taşıyıcı olarak ataması karşısında, mahkeme, Paris – Dublin arasında yapılan karayolu taşımasına CMR'nin uygulanabileceğinin yanısıra, Singapur - Paris arasında yapılan havayolu taşımasına da CMR'nin uygulanabileceğini değerlendirmiştir. Ayrıca mahkeme, davacıların, Air France'ın kastının ya da kasta eşdeğer kusurunun bulunduğunu ispatlayamamış olmaları nedeniyle, Air France'ın CMR'de öngörülen sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanabileceğine karar vermiştir. Son olarak mahkeme, zincirleme taşıma dolayısıyla Plane Trucking'in de Air France ile birlikte müteselsilen sorumlu olduğuna hükmetmiştir.

Dava tarafları yerel mahkemenin kararını temyiz etmişlerdir. Temyiz mahkemesi; karayolu taşımasını içeren çoklu taşımaya, CMR'nin, 2/1. maddesinde öngörülen şartların sağlanması durumunda, çoklu taşımayı üstlenen işletici olarak hareket edip sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunan Air France'ın sorumluluğunun tesisinde uygulanabilir olduğunu tespit etmiştir. Mahkeme ayrıca, uygulama şartlarının varlığına rağmen havayolu taşıma ayağına Varşova Sözleşmesi'nin, karayolu taşıma ayağına ise CMR'nin ayrı ayrı uygulanmasının, çoklu taşımada yeknesaklığın sağlanması karşısında duran önemli bir engel olduğunu değerlendirerek, CMR uyarınca da taşıyıcı sayılan Air France'ın ve kusurlu Plane

Trucking'in sorumluluğunun tesisinde sadece CMR hükümlerinin esas alınması gerekliliğini vurgulamıştır. Bunun yanısıra temyiz mahkemesi, yine yerel mahkemenin verdiği karar doğrultusunda, Plane Trucking'in kastının ya da kasta eşdeğer kusurunun bulunduğunun davacılarca ispatlanmamış olması gerekçesi ile akdi ve fiili taşıyıcıların CMR'de yer alan sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanabileceğine karar vermiştir.

3.4.2.4. Mahkeme Kararının Değerlendirilmesi

İngiliz Temyiz Mahkemesi'nin kararı, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunu düzenleyen ulusal norm ya da uluslararası sözleşme bulunmaması nedeni ile bu sorumluluğun tesisinde tekli taşıma sistemi düzenlemelerinde yer alan çoklu taşıma sistemine ilişkin hükümlerin uygulanabilirliğini değerlendirmek açısından önemlidir. Bunun yanısıra kararda, düzenlemelerde kullanılan "kasıt ve kasta eşdeğer kusur" kavramlarının yaratmış olduğu belirsizlik de işaret edilmektedir. Somut olayda Air France'ın fiilen havayolu taşıma işini gerçekleştirip karayolu taşımasını Plane Trucking tarafından gerçekleştirilmesini düzenlemesi; çoklu taşımayı üstlenen işleticinin her zaman taşıma işleri komisyoncusu olması gerekmediğini, sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunarak çoklu taşımayı düzenleyen üstlenenin havayolu fiili taşıyıcısı olabileceği gibi demiryolu, karayolu ya da denizyolu fiili taşıyıcısı da olabileceğini değerlendirmek bakımından önemlidir.

Quantum ve Expeditor – Air France ve Plane Trucking davası ile çalışmada yer verilen; (i) tekli taşıma sistemi düzenlemelerinde yer alan çoklu taşımaya ilişkin hükümlerin (CMR'nin 2/1. maddesi), çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğuna uygulanabilirliği ve bu hükümlerin diğer tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin (Varşova Sözleşmesi) uygulanmasının önüne geçebileceği, (ii) tekli taşıma sistemi düzenlemelerinde yer alan ve sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybı gibi önemli sonuçlara yol açan kavramların netleştirilmesi gereği ve (iii) çoklu taşımayı üstlenen işleticinin her zaman taşıma işleri komisyoncusu olmayabileceği, çoklu taşımayı düzenleyen işletmenin bir tekli taşıma sistemi taşıyıcısı da olabileceği tespitleri uygulama ile eşleştirilmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULARININ SORUMLULUK SİGORTASI HİMAYESİ VE BİR MODEL ÖNERİSİ

4.1. ÇOKLU TAŞIMACILIKTA SORUMLULUK SİGORTASI GEREKSİNİMİ

Çalışmanın bir önceki bölümünde UNCTAD'ın, "Çoklu Taşıma: Uluslararası Hukuk Normlarının Uygulanabilirliği" başlıklı raporunda, çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normunun bulunmaması sorununa karşı çözüm olarak önerdiği; tekli taşıma sistemi düzenlemeleri, bölgesel ve ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri ile ihtiyari nitelikli uluslararası çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri çeşitli açılardan incelenmiştir.

Çoklu taşıma sistemine uygulanabilecek ulusal ve bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin ya da uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin çokluğu ve aynı unsuru (taşıyıcıya ya da çoklu taşımayı üstlenen işleticiye atfedilen sorumluluğun kapsamı, muafiyet nedenleri, sınırları gibi) farklı hükümlerle düzenlemiş olmaları, sisteme ilişkin yeknesak bir sorumluluk rejimi oluşturulmasından uzaklaşılmasına ve karar vericilerin keyfi uygulamalarının ortaya çıkmasına yol açmaktadır. Nitekim yukarıda bahsedilen raporda belirtildiği gibi; öncelikle bölgesel ve ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin somut çoklu taşımaya uygulanabilirliği araştırılmakta, bunların uygulanamaması ve (i) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda bu taşıma sistemini düzenleyen emredici hukuk normları, (ii) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi ve taraflarca kararlaştırılması durumunda ise UNCTAD-ICC Kuralları uygulanmaktadır. Ancak günümüz ticaret hayatının son derece hızlı geliştiği bir dönemde, bu hıza paralel olarak gelişen çoklu taşıma sisteminde yer alan ve genelde uluslararası özelliğe sahip olan tüm işletmeler, sistemi düzenleyen kurallar doğrultusunda, sorumluluklarının, yükümlülüklerinin, haklarının ve ödevlerinin ne olduğunu taşımanın başında bilmek ve bu doğrultuda hareket etmek

istemektedirler (Nikaki, 2006: 526). UNCTAD'ın geliştirmiş olduğu çözüm uyarınca, işletmelerin taşımanın başında sorumluluk ve yükümlülüklerinin kapsamını öngörebilmeleri çok zordur. Bu durum, taşımada yer alan işletmelerin hukuken korumasız kalmalarına neden olmakta ve bu işletmeleri hukuki korunma yerine sigorta ile korunma yoluna itmektedir (Katsivela, 2003: 77). Bu koruma yük ilgilisi için yük sigortası himayesi, çoklu taşımayı üstlenen işletici için sorumluluk sigortası himayesidir (UNCTAD, 1991: 55).

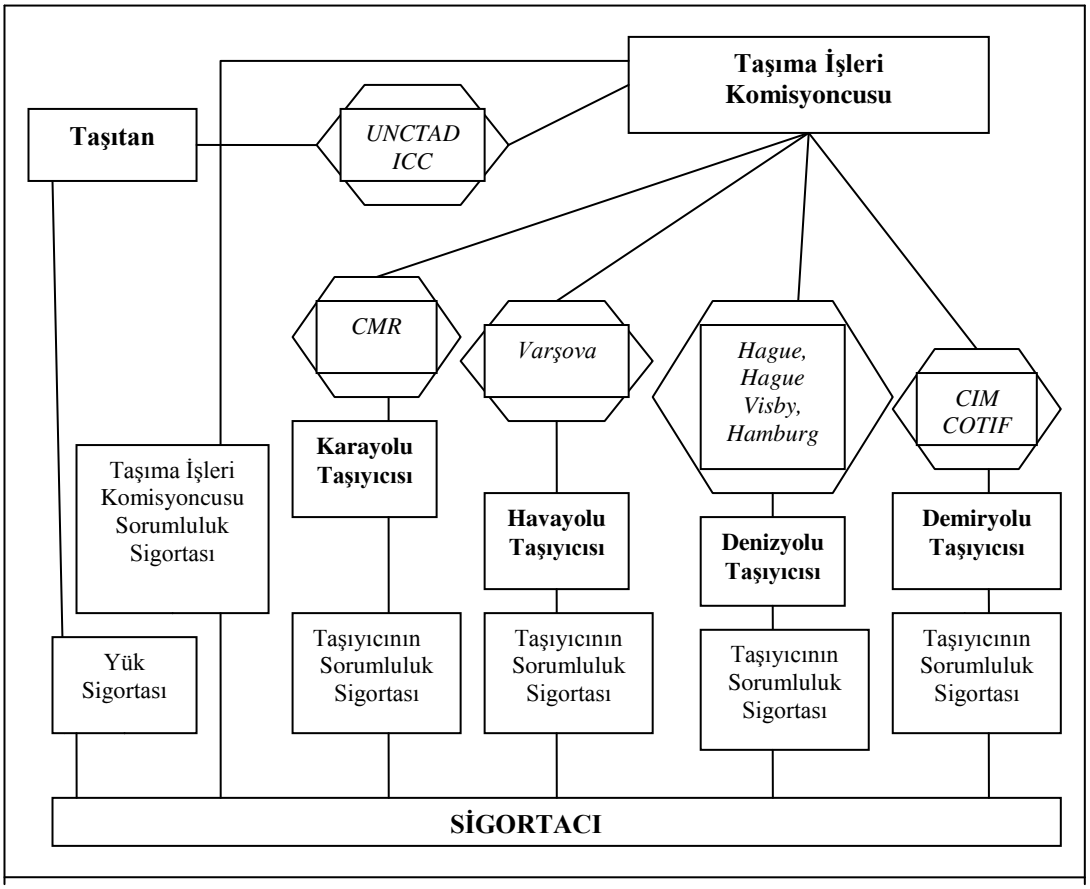
Sınırları ve kapsamı belli olmayan bir sorumluluğun sigorta ile himaye altına alınması ise, çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği gibi, yüksek sigorta primlerine yol açmakta ve bu durum son tahlilde çoklu taşımanın maliyet etkinliği üstünlüğünden yararlanılmasını engellemektedir. Çoklu taşıma sisteminde yer alan işletmelerin sorumluluklarının öngörülmezliğine ve belirsizliğine yol açan yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu yokluğu, özellikle sigorta primlerini yükseltmek suretiyle çoklu taşımanın maliyet etkinliği üstünlüğünden yararlanılmasını engellemekte ve küçük veya orta büyüklükteki işletmelerin uluslararası ticarete eşit şartlarla girmesini ve ticarette yer almasını da oldukça zorlaştırmaktadır (UNCTAD, 2003a: 9).

Greenblat (1997: 1338), çoklu taşıma sistemindeki yeknesaklık sorununun, mevcut düzenlemeler çerçevesinde sigorta araçları ve sigorta ekonomisi olmaksızın çözümü gayretini, satrançta yapılacak hareketlerin zar atılmak suretiyle belirlenmesine eşit tutmuştur. Coffey (1989: 570), Greenblat'ın bir adım önüne geçerek, sigorta işletmelerinin, çoklu taşımada sorumluluk sigortası himayesi sunmaları nedeniyle, taşıma taraflarının uluslararası yeknesak bir hukuk düzenlemesine ihtiyaç duymadığını ifade etmektedir.

Şekil 17, Avrupa Komisyonu'nun (2001b:7) hazırlamış olduğu "Sistemlerarası Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğunun Ekonomik Etkileri" başlıklı raporunda oluşturulan "Taşımanın Belli Başlı Taraflarının Sorumluluklarını Düzenleyen Uluslararası Hukuk Normları ve Sigorta Himayeleri" modelini göstermektedir. Bu model ile taşımada sigorta himayesi tesisinin gerekli olduğu, ancak bu himayenin hukuki düzenlemelerden sonra, yani tali bir şekilde tesis edilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır. Şekil incelendiğinde; tekli taşıma sistemlerindeki taşıyıcılar için hukuki düzenlemeye dayanan sorumluluk sigortası

himayesi tesisi gereğinin yerine getirildiği, ancak taşıma işleri komisyoncuları için hukuki düzenleme olmaksızın sorumluluk sigortası himayesinin doğrudan tesis edildiği değerlendirilmektedir. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde çoklu taşımayı üstlenen tüm işleticiler için değil ve fakat hukuki korumadan diğer işleticilere göre oldukça uzak olan çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncuları için sorumluluk sigortası himayesi tesisi değerlendirilmiştir.

Şekil 17: Taşımanın Belli Başlı Taraflarının Sorumluluklarını Düzenleyen Uluslararası Hukuk Normları ve Sigorta Himayeleri



Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2001b: 7

Sigorta yapısı itibariyle tali olması gereken bir koruma aracı iken, çalışmanın önceki bölümlerinde açıklandığı ve Şekil 17 ile gösterildiği gibi, çoklu taşıma sistemine ve taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğuna uygulanacak normların belirsiz ve öngörülemez oluşu, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunu hukuki koruma yerine sigorta korumasını asli bir şekilde kullanmaya teşvik

etmektedir. Tablo 25; ortalama bir Avrupa ülkesinde, Avrupa Birliği içinde (Doğu Avrupa'yı da kapsayacak şekilde Avrupa içi) ve Avrupa Birliği dışında (Avrupa ve Güney Amerika) gerçekleştirilen karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımalarını kapsayan ve 1999 Avrupa Birliği Taşıma İstatistikleri'ne dayanarak 2002 yılında oluşturulan tahmini sigorta uygulamalarını göstermektedir.

Tablo 25: Taşıma Sektöründe Tahmini Yük ve Sorumluluk Sigortası Oranları

Girdiler	**Ülke İçi**	**Avrupa Birliği İçi**	**Avrupa Birliği Dışı**
- Yük Değeri (Avro/kg)	1.38	1.77	1.78
- Yük Ağırlığı (Ton)	10	14	12
- Yol Uzunluğu (Km)	150	800	500 - 5500
- Navlun (Avro)	180	800	600 - 1000
- Kayıp Oranı (Yük değerine % oranı)	0.05	0.07	0.05 - 0.05
- Yük Sigortasının Prim Oranı (Yük Değerine % oranı)	0.06	0.09	0.06 - 0.06
- Yük Sigortasının Masrafları (Prime % oranı)	40	42	42
- Sorumluluk Sigortasına Rücu Edilen Yük Sigortası Talepleri (Ödenen talepler İçerisindeki % oranı)	20	20	20
- Taşıyıcının Sorumluluk Sigortasının Prim Oranı (Navluna % oranı)	0.25	0.3	0.25 - 0.10
- Taşıma işleri Komisyoncusunun Sorumluluk Sigortasının Prim Oranı (Navluna % oranı)	0.4	0.4	0.4 - 0.4
- Sorumluluk Sigortasının Masrafları (Prime % oranı)	30	32	32 - 32
- Taşıyıcı ve Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluk Sigortasının Masrafları (Prime % oranı)	30	30	30 - 30
- Taşıyıcı ve Taşıma İşleri Komisyoncusunun Muafiyetleri (Prime % oranı)	20	20	20 - 20
- Yük Sigortalı Taşıtanlar (Taşıtanların % oranı)	75	75	80 - 80
- Yük Sigortalı Taşıtanların Masrafları (Prime % oranı)	15	15	15 - 15
- Yük Sigortasız Taşıtanların Masrafları (Prime % oranı)	25	25	25 - 25
- Taşıma İşleri Komisyoncusu Kullanan Taşıtanlar (Taşıtanların % oranı)	75	90	90

Kaynak: Avrupa Komisyonu, 2001b: 32

Tablo 25 incelendiğinde, ortalama bir Avrupa ülkesinde, Avrupa Birliği içinde ve Avrupa Birliği dışında gerçekleştirilecek tahmini taşıma sigortalarında talep

edilen primlerin; yük sigortasında en az olduğu, onu takiben taşıyıcının sorumluluk sigortasında hesaplandığı ve en fazla (yük sigortasının 7 katına yakın) taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluk sigortasında hesaplandığı görülmektedir. Bu durum, çalışmanın önceki bölümlerinde vurguda bulunulan ve Şekil 17 ile desteklenen; *hukuki düzenleme olmaksızın ve bu düzenlemeye dayanmaksızın tesis edilen sigorta himayesinde talep edilen primlerin yüksek olduğu* tespitini doğrulamaktadır. Nitekim sigorta himayesinin hukuk kuralları yerine ve bu kurallara dayanmaksızın tesisi, sigortacıların kapsam ve sınırları belirli olmayan sorumluluğu sigorta himayesi altına alırken primleri yükseltmelerine ve bu şekilde çoklu taşımaya ilişkin maliyetlerin taraflara yansıtılmasına neden olmaktadır (UNECE, 2002: 4).

Tablo 25 incelendiğinde ayrıca; yük sigortasında ortaya çıkan masrafların sorumluluk sigortalarında hesaplanan masraflardan daha fazla (yaklaşık 1/3'ü kadar) olduğu tespit edilmektedir. Bu nedenle bir çoklu taşımada özellikle *sorumluluk sigortası himayesinin tesisinin, maliyetleri azaltmak açısından önemli ve gerekli olduğu* değerlendirilmektedir. Tablo incelendiğinde, son olarak; taşıtanların katlanmaları gereken masrafların sigortalı olmaları durumunda sigortasız oldukları duruma kıyasen yarıya yakın bir şekilde azaldığı değerlendirilmektedir. Bu değerlendirme ise bir *taşımada genel olarak sigortanın varlığının gerekliliğini ve maliyet etkini bir üstünlük ortaya çıkardığını* işaret etmektedir. Sonuç olarak bir taşımada sigorta himayesi tesisi maliyet etkini bir üstünlük ortaya çıkarmakta, sorumluluk sigortası yük sigortasına kıyasen bu üstünlüğün daha fazla oluşmasına neden olmakta, ancak tüm bunlar için sorumluluk sigortasının belli bir hukuk normu çerçevesinde ve ona dayanarak tesis edilmesi gerekmektedir.

4.2. TAŞIMA VE MESLEKİ SORUMLULUK RİSKLERİ İLE BU RİSKLERE İLİŞKİN OLARAK GERÇEKLEŞTİRİLEN SORUMLULUK SİGORTALARINA GENEL BİR BAKIŞ

Sorumluluk sigortalarında risk sorumluluktur (Kâhya, 2008: 56). Sigortalının üzerine aldığı sorumluluğa göre sorumluluk sigortaları çok çeşitli olabilmektedir. Çalışma açısından önem taşıyan sorumluluk sigortaları ise; çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun çoklu taşımanın fiilen gerçekleştirilmesine ilişkin olarak üzerine aldığı sorumluluğunu sigorta himayesi altına alan 'yük taşıma sorumluluk sigortası' ile özellikle çalıştırdığı kişilerin hata ve ihmallerinden kaynaklananlar olmak üzere, mesleki olarak

taşıdığı riskleri sigorta himayesi altına alan 'mesleki sorumluluk sigortası'dır. Ancak, yeknesak ve emredici bir hukuki sorumluluğa dayanmaksızın tesis edilecek sorumluluk sigortalarında sigortacının üzerine aldığı risk bu nedenle belli olmamakta ve bu durum önemli sorun ve yüksek maliyetlere yol açmaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde, taşıma ve mesleki sorumluluk risklerinin neler olduğu belirlenerek, bu risklere ilişkin olarak küresel ölçekte ve Türkiye ölçeğinde gerçekleştirilen sorumluluk sigortası uygulamaları incelenmektedir. Bu şekilde, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normuna dayanması önerilen sorumluluklarına ve bu sorumlulukları himaye altına alan zorunlu sorumluluk sigortası genel şartlarına ilişkin iki aşamalı bir model önerisi oluşturulmaktadır.

4.2.1. Taşıma ve Mesleki Sorumluluk Riskleri

Dünyada ticaretin hızla büyümesi ile yüklerin uluslararası taşınmasının artmasının yanısıra, tedarik ve dağıtım merkezlerinin giderek birbirinden uzaklaşması, taşımada karşı karşıya kalınabilecek risk unsurlarını arttırmış ve beraberinde taşıma, dağıtım, depolama ve elleçleme işlemlerinin daha profesyonel iş yapış şekli ile tamamlanmasını zorunlu kılmıştır (Koban ve Keser, 2010: 258).

Taşıma ve mesleki sorumluluk risklerinin belirlenmesinde ISO 28000 standartları önemli rol oynamaktadır. Lojistik sektöründe faaliyette bulunan işletmeler için, "ISO 28000:2007 Tedarik Zinciri Yönetim Standardı" belgelendirmesi oldukça önemli bir çerçeve sağlamakta, tedarik zincirinde güvenlik risklerinin en aza indirilmesini ve dolayısıyla yük dağıtımının zamanında ve sorunsuz olarak gerçekleştirilmesini amaçlamaktadır. Taşıma da, çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği gibi, tedarik zincirinin önemli bir parçası olan lojistiğin yapı taşlarından birini oluşturduğundan, tedarik zinciri için belirlenen bu risk grupları, bu zincirin halkalarından birini oluşturan taşıma sektörü için de geçerli olmaktadır.

"ISO 28000:2007 Tedarik Zinciri Yönetim Standardı" uyarınca belirlenen riskler; *fiziksel riskler* (ihmal, kaza, kasıtlı eylem, terör ya da cezai eylem nedeniyle ortaya çıkan riskler), *işletmesel tehlike ve riskler* (işletmenin güvenliğini ve faaliyetlerini etkileyen riskler), *doğal ve çevresel riskler* (fırtına, sel baskını gibi riskler), *işletmenin kontrolü dışında gerçekleşen olaylar* (dış kaynakla temin edilen

ekipman ve hizmetlerde aksaklık gibi), *kullanıcı riskleri* (değişen düzenlemelerin gereklerinin karşılanamaması ya da marka ile unvanın zedelenmesi riskleri), *faaliyetlerin devamlılığına ilişkin riskler* ve *bilgi ve veri yönetim ile işletimine yönelik riskler* olarak sınıflandırılmaktadır (Jerep ve Chavte, 2010).

Koban ve Keser (2010: 260), dış ticaret işlemlerinde karşı karşıya kalınan riskleri; taşıma sırasında karşı karşıya kalınan riskler, ticari (mesleki) riskler ve politik riskler olarak sınıflandırmış, taşıma sırasında karşı karşıya kalınan riskleri de malların yükleme, taşıma ve boşaltma işlemlerinde tarafların yükümlülüklerini eksik olarak yerine getirmeleri sonucu ortaya çıkan zararlar ile taşıyıcının elinde olmayan nedenlerle (mücbir sebep) ortaya çıkan zararlar olarak ikiye ayırmıştır. Bu riskleri etkileyen unsurlara ise örnek olarak; taşınan yükün kendisine özgü nitelik ve özelliği, ambalaj şekli, yüklenme ve boşaltılma şekli ile yükleri taşıyan aracın türü, yola, yüke uygunluğu, izlediği yol ve rota verilebilir.

Tekli ve çoklu taşımaya ilişkin olarak çalışmanın bir önceki bölümünde incelenen hukuki düzenlemeler dikkate alındığında, yük taşımasında gerçekleşmesi ihtimali bulunan ve bu nedenle hukuken düzenlenen zararların genelde; hasar, kayıp ve geç teslim zararları olduğu tespit edilmektedir. Bu zararlara yol açan riskler ise Lahey ve Lahey - Visby Kuralları'nda sınırlı bir şekilde; yüke özen yükümlülüğü ile denize, yola, yüke elverişli hale getirme yükümlülüklerinin ihlalinden ortaya çıkan riskler olarak düzenlenmişken, diğer hukuki düzenlemelerde bu zararlara yol açan riskler özel olarak düzenlenmemiştir. Bunun yanısıra, taşıyıcının ya da taşımayı üstlenenin sorumluluğuna neden olmayan risklere de, ilgili hukuki düzenlemelerin muafiyet hükümlerinde ayrıntılı bir şekilde yer verilmiştir.

6762 sayılı TTK, 1311. ve 1315. maddeleri arasında "karada ve iç sularda taşıma rizikolarına karşı sigortaları" düzenlemiş ve 1311. maddesi ile bu bölümde hüküm bulunmaması durumunda deniz sigortalarına ilişkin hükümlerin uygulanacağını belirtmiştir. 6762 sayılı TTK'nın 1312. maddesi "rizikonun şümulü" (risklerin kapsamı) başlığını taşısa da, madde uyarınca; "*karada ve iç sularda taşınan yüklerin sigortası halinde sigortacının, aksine sözleşme bulunmaması durumunda, yüklerin taşıyıcıya teslimi tarihinden itibaren gönderilene kanunen teslim edilmiş sayıldığı tarihe kadar, her ne sebeple olursa olsun sigortalının maruz kaldığı zararlardan sorumlu olacağı*" düzenlenmekle, taşıma risklerine ayrıca yer

verilmediği değerlendirilmektedir. 6102 sayılı TTK ise bu hükümleri kapsamı içerisine dahi almamış, taşımadan kaynaklanan riskleri özel olarak düzenlememiştir.

Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncularının sorumluluk sigortası himayesini 2010 yılı itibari ile UTIKAD ile ortak bir projede[118] gerçekleştiren tek sigorta işletmesi olan Gras Savoye Sigorta ve Reasürans Brokerlik A.Ş.[119], taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluk sigortası kapsamında; yükün kayıp, hasar ve geç teslimine, hata ve ihmallere, para cezaları ile harçlara ve meydana gelen masraflara (zararı hafifletme, kurtarma, zarar değerlendirmesi, aktarma bedeli, depolama ve sevk etme ücreti gibi) ilişkin olarak ortaya çıkabilecek hukuki sorumluluk risklerini sigorta himayesi altına almaktadır (Büyükbezirci, 2012).

Taşımada sigortalanamayan riskleri; (i) sigorta ettirenin kasti müdahalesi ile veya hile yolu ile meydana gelmiş zararlar[120], (ii) doğa kanunlarına göre ortaya çıkması mümkün olmayan olaylar, (iii) kanun, ahlak ve adaba aykırı olaylar[121], (iv)

---

[118] 2010 yılı Temmuz ayından bu yana devam etmekte olan proje uyarınca; taşıma ve lojistik hizmet üreten işletmelerden oluşan üye sayısının 2012 yılı Ocak ayı itibariyle 344 olduğu UTIKAD, kendisi üzerinden veya üyelerinin doğrudan Gras Savoye ile temasa geçmesi suretiyle taşıma sorumluluk sigortası tesisini gerçekleştirebilmektedir. UTIKAD sigorta uzmanı Begüm Ay'ın ifade etmiş olduğu üzere; UTIKAD' ın Denizyolu Çalışma Grubu öncülüğünde başlatılan ve 2012 yılı Ocak ayı itibariyle UTIKAD üyelerinin yaklaşık %30' unun katılımı ile gerçekleştirilen projede amaç, UTIKAD'ın tüm üyelerinde sorumluluk sigortası bilincini oluşturmak iken, bu proje dışında kurumsal UTIKAD üyelerinin başka sigorta işletmeleri ile doğrudan taşıma sorumluluk sigortası tesis etmekte olduğu da tespit edilmektedir (Ay, 2012). Gras Savoye uzmanı Hülya Büyükbezirci, UTIKAD'ın bu projede kendilerini seçmesinin nedeni olarak sunmuş oldukları şartların, risk yönetimindeki başarılarının ve özellikle uluslararası bir sigorta işletmesi olmalarının etkili olduğunu ifade etmektedir (Büyükbezirci, 2012).

[119] Gras Savoye Sigorta ve Reasürans Brokerlik A.Ş. Fransız ve İngiliz ortakları bulunan 100 ülkede 200 ofis ve 16000 çalışanı, 160 ülkede 50.000'den fazla kurumsal müşterisi bulunan, 20 yıldır Türkiye'de sigorta aracılığı tesis eden ve Türkiye'deki müşteri kesiminin %30'unu kurumsal taşıma işletmelerinin oluşturduğu bir sigorta işletmesidir. İşletmenin sunduğu sigorta himayesi; taşıma sigortası, yurtiçi - yurtdışı taşıyıcı sigortaları, kasko sigortaları, trafik, yeşil kart sigortaları, depocu sorumluluk sigortası, mülk yangın sigortası, genel sorumluluk sigortası, grup sağlık ve hayat sigortaları, taşıma işleri komisyoncusu sorumluluk sigortası, kredi sigortası ve yönetici sorumluluk sigortalarıdır (Büyükbezirci, 2012).

[120] 6102 sayılı TTK'nın 1429. maddesinde de; "*sigorta ettiren, sigortalı ve tazminat ödenmesini sağlamak amacıyla bunların hukuken fiillerinden sorumlu oldukları kişiler, rizikonun gerçekleşmesine kasten sebep oldukları takdirde, sigortacı tazminat borcundan kurtulur ve aldığı primleri geri vermez*" denilmekle, bu durumda sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulacağı düzenlenmiştir. Bunun yanısıra, 6102 sayılı TTK'nın sorumluluk sigortalarını özel olarak düzenleyen 1477. maddesinde de; "*sigortacı, sigortalının, sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirmesinden doğan zararlardan sorumlu olmaz*" denilmekle, kasti müdahale sonucu gerçekleşen risklerin sigorta himayesi altına alınmadığı düzenlenmiştir. İngiltere'ye ait bir iç hukuk normu olan Deniz Sigorta Kanunu'nun (MIA) 55/2a maddesinde de "*sigortalının kastına atfolunabilir bir kayıp nedeniyle ortaya çıkacak zararlardan sigortacının sorumlu olmayacağı*" düzenlenmiştir.

[121] 6102 sayılı TTK'nın 1404. maddesinde de; "*sigorta ettirenin veya sigortalının, kanunun emredici hükümlerine, ahlâka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı bir fiilinden doğabilecek bir zararını*

sigortaya konu olan yükün normal kullanımı sırasında ortaya çıkabilecek eskime ve yıpranmalar ile (v) tehlikenin uygulamada ortaya çıkma ihtimalinin hesaplanamadığı durumlar (mücbir sebep) oluşturmaktadır (Koban ve Keser, 2010: 263).

Mesleki sorumluluk risklerini ise mesleki faaliyete bağlı olarak gerçekleşebilecek tüm riskler oluşturmaktadır. Taşıma sorumluluk riskleri gibi bu risklerin de hukuk normlarında özel olarak düzenlenmediği tespit edilmektedir. Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın A1. maddesinde rizikonun; "*sigortalının, sözleşme süresi içinde yürüttüğü mesleki faaliyeti dolayısıyla, gerek sözleşme dönemi gerekse sözleşmenin bitiminden itibaren iki yıl içinde başkalarının zarara uğraması sonucunda"* gerçekleşmiş sayılacağını düzenlemekte, ancak riziko ya da riskin ne olduğu açıklanmamaktadır. Bunun yanısıra, çalışmanın bir önceki bölümünde incelenen tüm hukuki düzenlemelerde, taşıyıcının ya da çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun, yardımcılarının fiil ve kusurlarından kendi fiil ve kusuru gibi sorumlu olduğu hükmüne yer verilerek, mesleki sorumluluk risklerine de çok genel bir ifade ile ve kısıtlı bir şekilde değinilmiştir.

Taşımaya ve mesleki sorumluluğa ilişkin tüm risklerin hukuki düzenlemelerde özel olarak düzenlenmiş olması, ortaya çıkabilecek zararların kazuistik bir şekilde risklerle sınırlandırılmaması açısından önem taşısa da, sigorta himayesinin kapsamının belirlenebilmesi de gerekmektedir. Ünan (2006: 36) bu nedenle risklerin, her bir sorumluluk sigortası bakımından, sigorta genel şartlarında ayrı bir şekilde tanımlanması gereğini ifade etmektedir.

Denizyolu taşımasına ilişkin olarak düzenlenen özel risklere de çalışmanın bu bölümünde yer vermek gerekmektedir. Deniz riskleri deyimi, deniz seferinin özel tehlikelerini veya ona bağlı neticelerini ifade etmektedir (Ulusoy, 2008: 13). Ivamy (1974: 129), deniz sigortalarında risklerin "*yüklerin karaya sağlam bir şekilde indirilmesine kadar*" devam ettiğini belirtmektedir. Mustill ve Gilman (1981: 790) genel deniz risklerini; deniz tehlikeleri, yangın, hırsızlık, baratarya ve genel hükümler gereği uğranılan kayıplar olarak ifade etmekte, çatmayı da deniz tehlikesi kapsamı içerisinde değerlendirmektedir.

Sigortacılığı düzenleyen temel iç hukuk normlarından kabul edilen 1906 tarihli İngiliz Deniz Sigorta Kanunu'nun (MIA) 2/1. maddesine göre; "*bir deniz*

---

teminat altına almak amacıyla sigorta yapılamaz" denilmekle, bu tür risklerin sigortalanamayacağı belirtilmektedir.

zararının sigortacılar tarafından karşılanabilmesi için, bu zararın, deniz riskleri sonucunda ortaya çıkması" gerekmektedir. Deniz riskleri ise MIA'nın 3. maddesinin son fıkrasında; deniz tehlikeleri, yangın ve harp tehlikeleri, korsanlık, soygun ve hırsızlık, alıkoyma, devlet emriyle tutuklama, denize yük atılması, baratarya ile poliçenin tarif etmiş olduğu diğer tüm tehlikeler olarak belirtilmiştir. "Tüm diğer tehlikeler" kavramı ile ifade edilen ve açık olarak belirtilmeyen tehlikelerin ise özellikle müşterek avarya ve hususi avarya tehlikelerini kapsadığı değerlendirilmektedir (Ivamy, 1974: 187). Alman, İsviçre, Fransız ve Avusturya hukuklarında ilgili kanunlar riske dair emredici hükümler içermediğinden, ihtiyaca göre farklı risk kavramları sigorta genel şartları ile geliştirilmektedir (Ünan, 1998: 44).

Bir mal sigortası türü olan tekne ve makine sigortalarına ilişkin olarak hazırlanan Enstitü Müddet Klozları'nın (Institude Time Clauses Hulls) 6. maddesinde ise denizcilik rizikoları, MIA'ya kısmen paralel bir şekilde; (i) denizlerin, ırmakların, göllerin ya da diğer sefere elverişli suların tehlikelerini, (ii) gerçekleşebilecek yangın ve patlamayı, (iii) geminin dışındaki kişiler tarafından zor kullanılarak yapılan hırsızlığı, (iv) denize mal atılmasını, (v) korsanlığı, (vi) kara taşıtları, rıhtım ya da liman donanım veya tesisleri ile teması, (vii) deprem, yanardağ püskürmesi ya da yıldırım çarpmasını, (viii) yük veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması ya da yer değiştirilmesi sırasında ortaya çıkabilecek kazaları kapsar şekilde düzenlenmiştir. Bunun yanısıra, aynı maddenin ikinci fıkrasında mesleki sorumluluk risklerine değinilerek, kayıp ve hasarın, sigortalı, donatanlar, gemi işletmecileri ya da donatan eksperleri yahut idare merkezindeki herhangi müdürün gerekli özeni göstermemelerinden kaynaklanmaması koşuluyla; (i) kazanların patlaması, şaftların kırılması makine ya da teknedeki gizli kusurun, (ii) kaptanın, gemi zabitlerinin veya gemi adamlarının ya da kılavuzların ihmalinin, (iii) sigortalı olmamaları kaydı ile onarımcıların ya da gemi kiracılarının ihmalinin, (iv) kaptan, zabitler veya gemi adamlarının barataryasının, (v) hava taşıtları, helikopterler veya benzer nesneler ya da bunlardan düşen nesnelerle temasın da risk kapsamına dâhil olduğu düzenlenmiştir.

6762 sayılı TTK da denizyolu taşımasında sigortacının üzerine alacağı ve almayacağı riskleri özel olarak düzenlemişti. Nitekim 6762 sayılı TTK'nın 1379.

maddesinde, denizyolu taşımasında sigortacının özellikle; (i) üçüncü bir şahsın kusurundan ileri gelse bile, su alma, karaya oturma, parçalanma, yanma batma, yangın, patlama, yıldırım, zelzele, buz hasarına uğrama gibi tabi hadiselerle diğer deniz kazalarından doğabilecek riskleri, (ii) harp ve kamu tasarrufundan doğabilecek riskleri, (iii) sigortalının kusuru olmaksızın üçüncü şahsın talebi üzerine ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbirler konma riskleri, (iv) hırsızlık ve deniz haydutluğu, yağma ve diğer zorbalık risklerini, (v) yolculuğa devam için sigorta ettirilmiş malları 998 ve 1001. maddelerle 1214. madde hükümleri gereğince deniz ödüncüne karşı rehin etmek yahut aynı maksat için mallar üzerinde satmak veya kullanmak suretiyle tasarruf etmek risklerini, (vi) sigorta ettirilmiş şey için, bir zarar doğmak şartıyla gemi adamlarından birinin yolsuzluğu veya kusuru risklerini ve (vii) çarpışma neticesinde sigortalının, doğrudan doğruya veya bir üçüncü şahsa ika edilen zararı tazmine mecbur olmak suretiyle dolaylı olarak zarar görmüş olması arasında bir fark gözetmeksizin, gemilerin çatma risklerini üstleneceği belirtilmekteydi.

6762 sayılı TTK'nın 1380. maddesinde ise sigortacının; (i) geminin 974. maddeye muhalif olarak denize elverişli veya yola elverişli bir halde bulunmadan yahut lüzumlu belgeler olmadan denize çıkarılmasından doğan zararları, (ii) çatma hariç olmak üzere, donatanın gemi adamlarından birinin üçüncü şahsa ika ettiği zarardan 947. ve 948. maddeler gereğince mesul olmasından doğan zararları, (iii) geminin alelâde kullanılması yüzünden gemi ve teferruatının uğradığı zararları, (iv) sadece eskime, çürüme veya kurt yeniği sebebiyle gemi ve teferruatının uğradığı zararları, (v) malların doğal niteliğinden kaynaklanan ve özellikle içten bozulma, kendiliğinden eksilme, normal akma ve sızma ve bunlara benzer diğer sebeplerden yahut malların fena ambalâj yapılmış olmasından doğan zararlarla fare veya sıçanlar tarafından mallara yapılan zararları, (vi) sigortalının kastı veya ihmali ile sebep olduğu zararlar ile (vii) yükletenin, gönderilenin yahut yük komisyoncusunun bu sıfatla kasıt veya ihmalleriyle sebep oldukları zararları üstlenemeyeceği düzenlenmişti.

6102 sayılı TTK, 6762 sayılı TTK'nın 1329. ile 1459. maddeleri arasında düzenlenen denizcilik rizikolarına ilişkin sigorta hükümlerini kapsamı içerisine almamıştır. Denizcilik rizikolarına ilişkin bu özel hükümlerin 6102 sayılı TTK ile kaldırılması, deniz sigortalarının (yük, tekne makine ve sorumluluk sigortası gibi)

tesisinin önünde bir engel değildir. Bu tür sigortaların, 6102 sayılı TTK kapsamında düzenlenen genel sigorta hükümleri uyarınca gerçekleştirilmesi imkânı devam etmektedir.

Temel olarak taşıma riskleri ile mesleki sorumluluk riskleri ve özel olarak denizyolu taşımasına ilişkin risklerin incelenmesi sonrasında, çoklu taşımaya ilişkin olarak ortaya çıkabilecek risklerin de değerlendirilmesi gerekmektedir. Çoklu taşımaya ilişkin olarak çalışmanın bir önceki bölümünde incelenen hukuk normlarında; hasar, kayıp ve geç teslim zararlarına ilişkin sorumluluk hükümlerine yer verilmiş, ancak yine bu zararların hangi risklerden kaynaklanabileceği düzenlenmemiştir. Bunun yanısıra, bu düzenlemelerde yine muafiyet hükümlerinde risk kaynaklarının özel olarak belirtildiği tespit edilmektedir. Birbirinden farklı risk kaynaklarına sahip denizyolu, demiryolu, havayolu ve karayolu taşıma sistemlerinin bütünleştirilmesi anlamına gelen çoklu taşıma sisteminde, tüm taşıma sistemlerinin sahip olduğu risk kaynaklarının da bütünleşebileceği değerlendirilmektedir.

Uygulamada çoklu taşımada yoğun bir şekilde karşılaşılan taşıma ve mesleki sorumluluk riskleri; yanlış yere teslim ve atlamalar, evrak düzenlemede hatalar, hırsızlık, şoför hataları, ıslanma hasarı, yangın, fiziksel hasar ve aktarma hasarları olarak ifade edilmektedir (Büyükbezirci, 2012). Bunun yanısıra, çalışmanın önceki bölümlerinde, çoklu taşıma sisteminin zayıf özelliği olarak tespit edilen bilgi ve kalite eksikliğinin de çoklu taşımada özellikle mesleki risklerin ortaya çıkmasına yol açacağı değerlendirilmektedir.

Çoklu taşımada karşılaşılan taşıma ve mesleki sorumluluk riskleri, her bir taşıma sistemine özgü riskler ile sınırlı değildir. Sabatino (1994: 15), taşıma ve dağıtım hizmet merkezi olarak görev yapan taşıma terminali işleticilerinin, bir taşıma sisteminden diğer taşıma sistemine aktarım sırasında karşılaşabilecekleri riskler ile yükün kısmen ya da tamamen kaybına, hasara uğramasına ilişkin olarak üzerine aldıkları riskleri ve şahsen uğrayabilecekleri riskleri de çoklu taşımada karşılaşılabilen riskler kapsamında dâhil etmektedir.

4.2.2. Taşıma ve Mesleki Sorumluluk Risklerine İlişkin Olarak Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortaları

Taşıma sektörünün konteynerleşme ve çoklu taşımaya paralel gelişimi hukuk ve sigorta alanlarında birtakım sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Sabatino, 1994: 11). Çalışmanın önceki bölümlerinde çoklu taşımaya ilişkin olarak tespit edilen hukuki sorunların 'yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normu' ile çözülebileceği değerlendirilirken, yüksek maliyetli sorumluluk sigortaları tesisi sorununun da 'yeknesak ve emredici nitelikli hukuk normuna dayanan sorumluluk sigortası himayesi' ile çözülebileceği değerlendirmektedir. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde, yukarıda belirlenen taşıma ve mesleki sorumluluk risklerini dünya ve Türkiye ölçeklerinde himaye altına alan sorumluluk sigortası uygulamaları, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun yeknesak ve emredici nitelikli hukuk normuna dayanan sorumluluk sigortası himayesi modelinin oluşturulabilmesi amacıyla incelenecektir.

Taşıma sigortaları uluslararası nitelikli sigortalardır (Koban ve Keser, 2010: 261). Avrupa Birliği (2001b: 23) hazırlamış olduğu "Sistemlerarası Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğunun Ekonomik Etkileri" başlıklı raporunda; Avrupa Birliği'nden ABD'ye taşıma yapan ve taşıyıcı, taşıtan ve taşıma işleri komisyoncularından oluşan işletmelerin %91'inin taşıma risklerine karşı sigorta himayesi tesis ettiğini, ancak bu oranın Avrupa Birliği içindeki ülkeler arasında yapılan taşımalarda %64'lere düştüğünü tespit etmiştir. Mesleki sorumluluk sigortası uygulamaları ise aynı derecede uluslararası ve yaygın değildir. Kaldı ki yukarıda ifade edildiği gibi Türkiye'de 16.03.2006 tarihinde yürürlüğe giren Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın A2 maddesi uyarınca kural; "*sigortalının Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ifa ettiği mesleki faaliyetlerin sigorta himayesi altına alınmasıdır*". Risk unsurlarının çok fazla rol oynadığı uluslararası taşımalarda karşı karşıya kalınan riskleri taşıma ilişkisi taraflarının tek başlarına karşılamaları mümkün olmamakta ve bu nedenle bu riskleri karşılamak amacıyla sigorta himayeleri tesis edilmektedir.

Sigortacıların taşıma risklerine ilişkin olarak üstlendikleri roller iki boyutludur. Bunlardan biri, taşıtanlara yük sigortası hizmeti sunmak ve yüke ilişkin olarak ortaya çıkabilecek taşıma riskleri ile masraflarını sigorta himayesi altına almakken, diğeri taşıyıcıların taşımadan kaynaklanan sorumluluklarından doğan zararlarını himaye altına almaktır. Dolayısıyla taşımada riskler, en geniş sınıflandırma ile yük ilgilileri

için ‘yük sigortası’, taşıyıcılar için ise ‘taşıma sorumluluk sigortası’ ile teminat altına alınmaktadır (Lee, 2002: 248). Taşıma sorumluluk sigortası, taşıma sırasında zarara uğrayan yüklere ilişkin olarak taşıyıcının hesabında doğan zararları himaye altına alırken, yük sigortası yükün zarara uğraması nedeni ile yük ilgilisinin hesabında gerçekleşen ekonomik kayıpları himaye altına almaktadır. Zira sorumluluk sigortalarında riskten bahsedebilmek için, her şeyden önce, sigorta ettirenin malvarlığında bir kötüleşmenin meydana gelmesi veya en azından böyle bir kötüleşme olasılığının ortaya çıkmış olması zorunludur (Ünan, 1998: 27). Bunun yanısıra, son yıllarda özellikle P&I kulüplerinin sorumluluk sigortası kapsamında, mesleki risklerden kaynaklanan sigorta himayesini de taşıma sorumluluk sigortası ile birlikte sunduğu tespit edilmektedir.

Uygulamada yüke ilişkin olarak ortaya çıkan kayıp veya hasar öncelikle yük sigortacısı tarafından tazmin edilir ve taşıyıcının sorumluluk sigortası, yük sigortacısının tazmine ilişkin olarak rücu hakkını kullanması aşamasında önemli rol oynamaktadır (UNCTAD, 1991: 35). Avrupa Komisyonu’nun (2001b: 29), “Sistemlerarası Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğunun Ekonomik Etkileri” başlıklı raporunda yer vermiş olduğu ve İngiliz, Alman ve Fransız taşıma işleri komisyoncularının toplamda gerçekleştirmiş olduğu 6 milyon (adet) taşımayı konu alan bir araştırmaya göre, taşıma işleri komisyoncularına yöneltilen hasar, kayıp ve geç teslim talepleri; taşımaların %0.05’i ile %0.15’i arasında değişmekte ve ortalama 500 ile 4500 Avro arasındaki bir değerde olmaktadır. Aynı araştırmaya göre bu taleplerin; en az %10’unu en fazla %60’ını kayıp, en az % 35’ini en fazla %85’ini hasar ve %5’ini gecikme zararları oluşturmakta[122] ve %0.4’ü ile %3’ü dava konusu olmaktadır. Taşıma işleri komisyoncularının bu taleplere ilişkin olarak tesis etmiş oldukları taşıma sorumluluk sigortası, taleplerin %1’i ile %10’u arasında değişmekteyken, yük sahibi tarafından tesis edilen sigorta himayesi ise taleplerin %30’u ile %75’i arasında değişmektedir. Bunun yanısıra, aynı araştırma uyarınca, taşıma işleri komisyoncularının aynı zamanda taşıyıcı olarak da hareket etmeleri, daha fazla ve kapsam ve sınırları belirli olmayan sorumluluklar üstlenmelerine neden olduğundan, taşıma sorumluluk sigortası primlerini %0.3 ile %0.4 oranında arttırmaktadır.

[122] Genelde kayıp zararları hasar zararlarına oranla daha az oluşmaktadır (McDowell, 1972: 511).

Risklerin tamamının taşımanın tek bir tarafında toplanması ve dolayısıyla yük ya da sorumluluk sigortalarından birinin elenmesi, toplam sigorta maliyetlerinden tasarruf edilmesini sağlamamaktadır. Kaldı ki yukarıda da değinilmiş olduğu gibi yük sigortasının varlığı taşıtanlara, yokluğundan daha az bir maliyet yüklemektedir. Örneğin denizyolu taşıyıcısının tüm riski üzerine aldığı bir taşımada, taşıma sorumluluk sigortası, yük sigortasından çok daha önemli bir hale gelmektedir. Bu durum P&I masraflarının, rücu tazminatlarının ve P&I'lara duyulan ihtiyacın artmasına ancak, yük sigortalarına duyulan ihtiyacın azalmasına neden olmaktadır. Ne var ki örneğin Hamburg Kuralları'nın uygulanacağı bir taşımada, ortaya çıkan zararın taşıyıcının sorumluluktan muafiyet nedenlerine ya da sınırlı sorumluluk hükümlerine isabet etmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluğu ve dolayısıyla sorumluluk sigortası himayesi gerçekleşmeyecektir. Bu durumda ve yük sigortasının da elenmiş olması ihtimalinde, yük ilgilisi zararın tamamına bizzat katlanmak durumunda kalacaktır. Taşıyıcının sorumluluktan muaf tutulabilmesi için herhangi bir hükme yer verilmeyen katı bir sorumluluk sisteminde ise, taşıyıcılar taşıdıkları riskin fazlalığı nedeni ile yüksek navlunlar belirleyerek bu maliyeti yük ilgililerine yansıtacak ve bu durum dahi yük ilgilisinin lehine olmayacaktır (McDowell, 1972: 508). Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun çok fazla bir şekilde genişletildiği Hamburg Kuralları'nda bile, yük ilgilisinin yine de yük sigortası tesis etmesi gereği değerlendirilmektedir (UNCTAD, 1991: 36; Lee, 2002: 252). Kaldı ki yük sigortası himayesinin tesis edildiği bir riskin gerçekleşmesi durumunda yük sigortacısı tarafından yapılan ödeme genellikle hızlı olurken, taşıma sorumluluk sigortasının devreye girmesi; taşıyıcıların sorumluluğu kabul etmelerinin dahi oldukça yavaş olması nedeniyle, zaman almakta ve hatta taşıyıcıların sorumluluklarının muafiyet nedenlerinden birine isabet etmesi durumunda, gerçekleşmemektedir.

Taşıma sigortalarının uluslararası niteliği, iki boyutluluğu ve bu boyutlardan (yük sigortası ve taşıma sorumluluk sigortası) herhangi birinin elenmiş olmasının taşıma ilişkisi tarafları için maliyet etkinliği yaratmayacağının tespiti sonrasında, yük sigortaları ile desteklenecek yük taşıma ve mesleki sorumluluk sigortalarının, dünya ve Türkiye ölçeklerindeki uygulamalarının incelenmesi gerekmektedir.

4.2.2.1. Dünyada Taşıma ve Mesleki Sorumluluk Risklerine İlişkin Olarak Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortaları

Dünyada taşıma ve mesleki sorumluluk risklerine ilişkin olarak gerçekleştirilen sorumluluk sigortasına ilişkin yaygın uygulamalar, bu riskleri; (i) denizyolu taşıma sistemi aktörleri (genel anlamda gemi donatanı, gemi işleteni ve gemi kiracısı) için himaye altına alan P&I kulüp sigortaları, (ii) karayolu taşıyıcıları için himaye altına alan CMR taşıma sigortaları, (iii) taşıma işleri komisyoncularını da içermek üzere geniş bir taşıma sektörü kesimi için himaye altına alan TT kulüp ve ITIC kulüp sigortaları olarak değerlendirilmektedir. Bunların yanısıra, demiryolu taşımacılığından kaynaklanan risklere ilişkin sigorta himayeleri, yukarıdaki himayeler kadar yaygın olmasa da özel sigorta işletmeleri tarafından tesis edilmektedirler. Son olarak, havayolu taşıyıcısının çalışmanın önceki bölümünde belirtildiği gibi, zorunlu olarak tesis etmesi gereken sigorta himayesi, Türkiye ölçeğinde sigorta genel şartlarıyla da düzenlenmiş olduğundan, bu himaye, çalışmanın ilerleyen kısımlarında Türkiye uygulaması ölçeğinde incelenmektedir.

Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının taşıma ve mesleki sorumluluk riskleri, genelde, TT kulübü ve ITIC kulübü tarafından gerçekleştirilen sorumluluk sigortaları aracılığı ile sigorta himayesi altına alınsa da, çalışmanın önceki bölümlerinde incelendiği üzere, kapsam ve sınırları belli olmayan bu sorumluluğun TT kulübü ya da ITIC aracılığıyla himayesinin; denizyolu taşıyıcısının genelde Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları uyarınca belirlenen sorumluluğuna göre P&I kulüpleri tarafından tesis edilen sorumluluk sigortası himayesine ve karayolu taşıyıcısının CMR uyarınca belirlenen sorumluluğuna göre tesis edilecek CMR sorumluluk sigortası himayesine kıyasen daha az tercih edileceği ve daha fazla maliyetli olacağı değerlendirilmektedir.

4.2.2.1.1. P&I Kulüpleri Tarafından Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortası

P&I sigortası denizyolu taşımacılığında, donatanın, tekne sigortası kapsamı dışında kalan ve 3. şahıslara karşı olan sorumluluk ve masraflarını teminat altına alan karşılıklılık esasına dayalı bir mali sorumluluk sigortasıdır (Göktan, 2006: 39). Bu

tanım uyarınca vurguda bulunulan "karşılıklılık" (mutuality) kavramının incelenmesi gerekmektedir.

MIA'nın 85. maddesinde, karşılıklı sigortalar (mutual insurance); "*iki veya daha fazla şahıs, karşılıklı olarak birbirlerini deniz kayıplarına karşı sigorta etmek için anlaşırlarsa karşılıklı sigorta var demektir. Bu kanunun prim hakkındaki hükümleri karşılıklı sigortaya uygulanmaz, fakat kararlaştırılacak olan başka bir garanti veya başka herhangi bir anlaşma prim yerine ikame olunabilir. Bu kanunun hükümleri karşılıklı sigorta halinde tarafların karşılıklı anlaşma ile değiştirebildikleri ölçüde kulüp tarafından çıkartılmış poliçe hükümleri veya birliğin statü ve yönetmelikleriyle değiştirilebilirler ve bu maddede öngörülmüş istisnalar dışında bu kanun hükümleri karşılıklı sigortaya da uygulanır"* olarak düzenlemiştir. 6102 sayılı TTK ise 1402. maddesinde, karşılıklı sigortayı; "*birden çok kişinin birleşerek içlerinden herhangi birinin belirli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını tazmin etmeyi borçlanmaları*" olarak düzenlemiştir.

Karşılıklılık esasına dayalı sigorta kavramı ilk defa İngiltere'de 1719 tarihli "Tekel Kanunu"nun (Monopoly Act) 6. maddesi ile ortaya çıkmıştır (Tekil, 1971: 16). Bu madde hükmü gereğince sigortacılık faaliyetlerinde bulunabilme, işletmeler için yasaklanmaktaydı. Bu yasak nedeni ile özellikle İngiltere deniz ticaretinin hızla gelişmekte olduğu dönemde, birçok donatan, başka bir işletmeye sigorta ettiremediği risklerini müştereken ortaya koymaya ve karşılıklılık esasına dayalı kulüpler kurmaya karar vermiştir.

İngiltere'de 1752 yılında doğan ve deniz sigortasının bir türü olarak gelişen karşılıklı tekne sigorta birlikleri; tüzel kişiliğe sahip olmayan ve sadece kulüp üyeleri tarafından tekne risklerinin karşılıklı olarak ve her birinin sigortalı ve aynı zamanda sigortacı olduğu sosyal faaliyet niteliğindeki kuruluşlar olmuşlardır. Deniz sigortalarında ilk olarak tekne sigortası niteliğinde başlayan kulüp sigortası, 1855 yılında "Donatanların Karşılıklı Korunma Topluluğu" (Shipowners Mutual Protection Society)'nun kurulması ile sorumluluk sigortası himayesi de tesis etmeye başlamıştır. Bu topluluk tarafından sağlanan teminat, donatan üyelerin; ölüm ve yaralanmadan doğan sorumluluklarını ve çatmadan doğan sorumluluklarının tekne poliçesi ile sigortalanmış kısmı dışında kalan kısmını karşılamaktaydı. Bu teminatın kapsamı "Koruma (Protection) Teminatı" olarak adlandırılmıştır (Göktan, 2006: 41).

Kulüp sigortalarının gelişiminde ve özellikle "Tazminat (Indemnity) Teminat"larının ortaya çıkmasında, mahkeme kararlarının etkisi büyüktür. 1870 yılında, Westonhope gemisinin Afrika sahillerinde batması sonucunda açılan davada mahkeme; "*navlun sözleşmesindeki istisnai şartlara dayanarak donatanın sorumluluktan kaçamayacağına ve donatanın yükün tam değeri ile sorumlu olduğuna*" hükmederken, Emily adında bir geminin karaya oturması üzerine başka bir mahkeme; "*teknik kusurun bir deniz tehlikesi olmamasından ve aynı zamanda kulüp kuralları tarafından kulüp sigortası teminatı altına alınmamasından dolayı, yük sahiplerinin zararının donatandan tazmin edilmesine*" karar vermiştir (Hazelwood, 2000: 7). Her iki dava, donatanların teknik kusur ve sapmadan dolayı yük ilgililerine karşı doğan sorumluluklarının, kulüp sigortasına dâhil edilerek, ayrı bir koruma altında birleştirilmesini gerekli kılmıştır (Ulusoy, 2008: 20). Bu amaçla ilk defa bir P&I kulübü olan "North of England Protection Association", donatanların sorumluluklarının söz konusu risklere karşı teminat altına alınmasını sağlayan düzenlemeyi gerçekleştirerek, bu yeni teminatın kapsamını "tazmin" başlığı altında kulüp kurallarına eklemiştir. Lahey Kuralları'nın kabulü ile birlikte, kulüpler, savunma teminatını da kulüp sigortası kapsamına alarak, koruma ve tazmin teminatı kapsamında olmayan riskler için sadece yasal risk masraflarını karşılamakla kalmayıp, hukuki danışma ve hukuki yardım hizmetlerini de vermeye başlamışlardır (Ulusoy, 2008: 21).

ABD'de kulüp sigortasının ihtiyaç haline gelmesi sonucu yapılan ilk çalışmalar ise 1899 yılında ortaya çıkmış ve 1907 yılında "Lake Tekne Poliçesi"nde (Lake Hull Form) koruma ve tazmin teminatı altında bulunan risklerin sigorta teminatı kapsamına eklenmesi ile düzenlenmeye başlamıştır (Light, 2006: 11).

P&I kulüplerinin kuruluşu "Kuruluş Senedi" (Memorandum of Association) denilen bir belge ile olurken, kulüp üyelerinin birbirleri ile olan ilişkileri "Ortaklık Sözleşmesi" (Association of Articles) adı verilen belge ile düzenlenmektedir. Kulübün en yüksek organı "Genel Kurul" (General Assembly), yönetimi gerçekleştiren organ ise "Yönetim Kurulu" (Board of Directors)'dur. Kulüplerin dünya çapında etkin ve hızlı hizmet verebilmeleri için "Kulüp Muhabirleri" (Club Correspondents), acente sıfatları olmaksızın aracılık faaliyetinde bulunmaktadırlar.

Dünya deniz ticaret filosunun toplam tonajının % 95'i P&I kulüplerine üyedir. Bu kulüplerin aynı zamanda büyük çoğunluğu "Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği" (International Group of P&I Clubs) içerisinde örgütlenmiştir (Røsæg, 2000: 5). Birliğin üç temel amacı bulunmaktadır; reasürans (yeniden sigortalama), donatanların sorumluluğuna ilişkin olarak sigorta himayesi tesis etme ve dış alanlarda temsil etme (IG, 2011: 3). Bu birlik "Havuz Sözleşmesi"ne (Pooling Agreement) dayanmakta ve kulüpler sadece kendi üyelerine karşı sorumlu iken, daha büyük kayıpları reasürans yolu ile birliğin havuzundan karşılamayı taahhüt etmektedirler. Bu şekilde her bir kulüp kendi üyesinin katkısı ile karşılayabileceği zararların çok daha fazlasını da karşılayabilmektedir. Bir kulübün birliğe aday veya üye olabilmesi için kuruluş tarihinden itibaren en az beş yıl geçmesi ve mali durumunun kendi ülkesinde düzenli ve itibarlı bir konumda olması gereklidir (Hazelwood, 2000: 359).

Kulüpler arasında ilk havuz sözleşmesi 1899 yılında UK Kulüp, Brittania, Standard Kulüp, New Castle Kulüp ve Sunderland Kulüp arasında yapılmıştır (Göktan, 2006: 44). Dünya çapında, hâlihazırda, birliğe üye 15 kulüp bulunmaktadır[123].

Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği'nin sağladığı reasürans programının işleyişi şu şekildedir; (i) her kulüp 5.000.000 Dolara kadar olan riski kendi üzerinde tutar, (ii) 5.000.000 Dolardan 30.000.000 Dolara kadar olan riskler havuz sözleşmesi gereğince belirli oranlara göre, üye kulüpler arasında paylaştırılır, (iii) 30.000.000 Dolardan 1.500.000.000 Dolara kadar olan zararlar için birlik, hasar fazlası reasürans ile teminat sağlar, (iv) 1.500.000.000 Doların üzerindeki zararlar birliğe üye kulüpler

[123] 2012 yılı itibariyle birliğe dâhil olan P&I kulüpleri; American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc, Assuranceforeningen Skuld, Gard P&I Ltd., The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, The Japan Ship Owners'Mutual Protection & Indemnity Association, The London Steam-Ship Owners'Mutual Insurance Association Limited, The North of England Protecting & Indemnity Association Limited, The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Lüksemburg), The Standard Steamship Owners'Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited, The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, The Swedish Club, United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited ve The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Lüksemburg) iken, China Shipowner's Mutual Assurance Association ve The South of England Protection and Indemnity Association Ltd. hâlihazırda bu birliğe üye değildir.

tarafından ortaklaşa paylaşma anlaşmasının bir eki olan sözleşme gereğince işlem görür ve katastrof fonu adı verilen bir fondan tahsil edilir (Light, 2006: 18).

Türk deniz filosu sağlanan teşviklerle son yıllarda tonaj olarak gelişmekte olsa da, deniz sigortacılığına, deniz sigorta hukukuna ve özellikle dünya deniz ticaretinde uygulanan tekne ve kulüp sigortası uygulamalarına ilişkin olarak Türkiye genelinde bu gelişmeye paralel iyileşmeler yapılmamaktadır. Kaldı ki sadece anonim şirketler ile kooperatif şirketlerin sigortacılık ihtiyacını karşılayabilmesine ve hâlihazırda yürürlükte olan düzenlemelerin yeterli olmamasına bağlı olarak, karşılıklı sigorta sistemi Türkiye'de henüz gelişememektedir (Light, 2006: 80). Bunun sonucunda, Türk bayraklı gemilerin; (i) tekne sigortası ancak Türk sigorta işletmeleri aracılığı ile ve özellikle Londra piyasasından reasürans yoluyla, (ii) kulüp sigortası ise doğrudan doğruya Londra piyasasındaki kulüplerden temin edilmektedir.

4.2.2.1.1.1. Sigorta İlişkisinin Tarafları

P&I kulüp sigortasında sigortacı, sigorta ettiren ve sigortalı sıfatları kulüp üyesinde birleşebilmektedir. Sigortacı konumunda olan kulübü üyeler oluşturmakta, aynı üyenin riskleri kulüp tarafından sigorta himayesi ile teminat altına alınarak üye bu şekilde sigorta ettiren sıfatını taşımaktadır. Öte yandan, bu üyenin teminat altına alınan riskinin zarara uğraması durumunda, bu zarar kulüp tarafından üyenin sigortalı sıfatına binaen karşılanmaktadır. Bu nedenle üyelerin sigorta himayesi için kulübe ödemekte olduğu bedeller, prim yerine aidat olarak adlandırılmaktadır (Göktan, 2006: 41)

Kulüp üyesi kavramı, sigorta konusu geminin; donatanını, müşterek ve müteselsil donatanlarının hepsini, malikini, hissedarını, kiracısını, işletmecisini, yöneticisini, ipotek alacaklısını ve işletme müteahhidini kapsayacak şekilde geniş tutulmaktadır (Light, 2006: 35). Bunun yanısıra, özellikle son yıllarda bir kısım P&I kulüpleri sigortalı kavramı içerisine, yukarıdaki işletmelerin yanısıra; gemide taşınmak üzere kabul edilen konteynerin sahibi ya da işleticisi ile gemi işletmeyen genel taşıyıcıları (Non Vessel Operating Common Carrier; NVOCC) ve terminal işleticilerini de dâhil etmektedir (Gard Kurallar Kitabı, 2012: 13). Kulüp sigortasında

üyeliğe kabul edilen ve sigorta ettiren ile sigortalı sıfatlarını taşıyan üyenin, MIA'nın 5. maddesi uyarınca sigortalanabilir değere sahip olması gerekmektedir[124].

Üyelerin hem sigortacı, hem sigortalı hem de sigorta ettiren sıfatını taşıması, P&I kulüplerinin en önemli ve sigorta işletmeleri aracılığı ile tesis edilen sigorta himayesinden farkını ortaya çıkaran iki özelliğini de beraberinde getirmektedir. Nitekim (i) bu kulüpler kar amacı gütmemekte ve (ii) ödemeyi önce üye yapmakta sonra kulübe rücu etmektedir (Göktan, 2006: 43). Kaldı ki kulüpler; üyelerinin sahip olduğu ve yine üyelerinin menfaatleri için çalışan, kendi aralarında rekabet içerisinde olan ancak Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği çerçevesinde ve havuz anlaşması uyarınca 8.000.000 ABD Dolarına kadar olan sorumluluğu paylaşan birliklerdir (IG, 2011: 3).

4.2.2.1.1.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı

P&I kulüplerinin sorumluluk sigortası teminatları yük sigortaları ile karşılaştırıldığında geniş kapsamlıdır ve kapsamı her geçen yıl farklılaşmaktadır (UNCTAD, 1991: 40). Kulüplerin sundukları teminatlar, genellikle sigorta işletmeleri veya özel sigortacılar tarafından verilmiş sigorta poliçeler dâhilinde bulunmayan risklerin karşılanmasını içermektedir. Bu riskler genel olarak; *koruma teminatını* ((i) gemi adamları ve yolcuların can kaybını, yaralanma ve hastalıklarını, hastaneye sevkleri dolaysıyla yapılan tıbbi masrafları, yurda iade ve cenaze masraflarını, (ii) rıhtımlara, mendireklere, nehir setlerine veya diğer sabit cisimlere kötü bir seyrüsefer neticesinde oluşmuş zararları, (iii) tahsil edilmeyen müşterek avaryaya iştirak payları ve (iv) özel külfetler, enkaz haline dönmüş geminin çıkarılması ve deplasmanı masrafları) ve *tazminat teminatını* ((i) donatanın adamlarının, malların yükleme, taşınma, boşaltılma ve teslimi sırasında oluşabilecek

[124] MIA'nın 5. maddesinin Türk hukukundaki karşılığı 6762 sayılı TTK'nın 1339. maddesinde yer almaktadır. Nitekim madde hükmüne göre; "*geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesinde para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimse bu menfaatini sigorta ettirebilir*" denilmektedir. 6102 sayılı TTK'nın 1126. maddesi ise; **"***kiracı, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür"* demekle kiracının sorumluluk sigortası tesisini zorunlu hale getirmektedir.

kusur veya ihmallerinden doğan talepleri[125], (ii) gümrük suiistimalleri dolayısıyla ödenecek para cezalarının teminatı olarak gemi üzerinde kullanılmış hapis hakkı yüzünden doğmuş zararları, (iii) teknenin tekne ve makine sigortası kapsamında tahsil edilemeyen veya beyan edilmiş sigortalı değeri ile yabancı memlekette yapılmış dispeçte kabul edilmiş değeri arasındaki farktan doğan müşterek avaryaya iştirak masraflarını, (iv) kurtarma ve yardım masraflarını, (v) bir gizli ayıp dolayısıyla kırılmış parçaların değiştirilmesi masraflarını, (vi) bir veba salgını ya da bulaşıcı hastalıklar nedeniyle geminin karantina altında tutulmasından veya alınmış diğer bir sağlıksal tedbirden doğan tüm masraflarını) kapsamaktadır (Tekil, 1971: 17).

1820 yılında Londra'da kurulan ve bağımsız bir uluslararası Llyod brokeri olan Tysers'in, 2012 yılında hazırlamış olduğu P&I Raporu uyarınca, Gard P&I Ltd., sahip olduğu 144.600.000 gros tonluk sigortalı gemi hacmi ile birliğin %15.95'ini oluşturmaktadır (Tysers, 2012: 8). Bu şekilde Gard P&I Ltd., birliğe üye kulüplerde toplanan yıllık aidatların %13.90'ına, 463.098.000 ABD Doları ile sahip olmakla, dünyanın en büyük P&I kulübü olma sıfatına sahiptir.

Çalışmanın P&I kulüplerinin sunduğu sigorta teminatının kapsam ve çerçevesinin özel olarak inceleneceği bu bölümünde, değerlendirme, Tablo 26 uyarınca, 2012 yılı itibariyle üye sigortalı gemilerin gros ton ağırlığı ve toplanan aidatların miktarı bakımından dünyanın en büyük P&I Kulübü olduğu yukarıda tespit edilen Gard P&I Ltd.'nin 2012 Kurallar Kitabı (2012 Rule Book) esas alınarak yapılmaktadır.

[125] Deniz tehlike ve kazalarından, harp karışıklık vb. resmi makamların emirlerinden veya karantina sınırlamalarından, grev, lokavt vb. çalışma engellerinden, yükleyicinin / yük sahibinin / acentesi veya temsilcisinin hareket ve ihmallerinden, denizde can ve mal kurtarmadan veya teşebbüsten, malın niteliğinden kaynaklanan eksilmeden, gizli ayıplardan veya malın kendine has cins ve özelliklerinden kaynaklanan zararlar P&I tazmin teminatlarının kapsamı dışında tutulmaktadır. Bunların teminat kapsamı içerisine alınması özel prim karşılığında gerçekleşebilecektir.

Tablo 26: Gard P&I Ltd.'nin Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	- Denizyolu taşımasına ilişkin olarak uygulanabilir uluslararası sözleşmeler (**Lahey, Lahey Visby veya Hamburg Kuralları gibi**) ve ulusal hukuk uyarınca sorumluluk belirlenmektedir. Sigorta himayesinin tesisi **Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik**'in 5/2. maddesi uyarınca düzenlenen gerekleri taşıyan gemilerin işletmecileri için Türkiye'de zorunlu hale getirilmiştir.
Kapsamı	- Sigortalının, Kurallar Kitabı'nın 2. bölümde yer alan risklere ilişkin olarak doğan sorumluluğu, kayıpları, masrafları ve harcamaları sigorta himayesi altına alınmaktadır (m.2). Kurallar Kitabı'nın 2. bölümünde yer alan 16. maddesi uyarınca sigorta himayesinin kapsamını; **a) Yük taşıma sorumluluk sigortası** (17/4. madde uyarınca, sigortalının; taşınan yüke, mallara, kişilerin hayatlarına, çevresel zararlara, ödenmesi gereken tazminatlara, müşterek avarya garame paylarına ilişkin olarak ortaya çıkabilecek sorumluluğu, kaybı, masrafları ve harcamaları himaye altına almaktadır), **b) Gemi mürettebatının genişletilmiş sorumluluk sigortası** (17/5. madde uyarınca, sigortalının; görevi bırakmaya, gemi üzerinde görevi ifaya, seminer, çalışma grupları, ziyaretler, konferanslar gibi gemi dışındaki hizmetleri ifaya, gemi adamlarının murislerinin haklarına, görev kapsamı çerçevesinde gemi adamlarının fiil ve ihmallerinden dolayı üçüncü kişi nezdinde doğan zararlar ile cezalara ilişkin olarak ortaya çıkabilecek sorumluluğu, kaybı, masrafları ve harcamaları himaye altına almaktadır), **c) Sapmaya ilişkin sorumluluk sigortası** (17/5. madde uyarınca, sigortalının; taşıma sözleşmesinde kararlaştırılanın dışında bir limana varılmasını gerektiren rota sapmalarına ilişkin olarak ortaya çıkabilecek sorumluluğu, kaybı, masrafları ve harcamaları himaye altına almaktadır), **d) Tur işleticisi yolcu sorumluluk sigortası** (17/5. madde uyarınca, sigortalının; yolcuya isabet eden ölüm ya da cismani zararlar ile yolcunun yüklerinin kayıp, hasar ya da geç teslimi ile bunlara bağlı olarak ortaya çıkabilecek sorumluluğu, kaybı, masrafları ve harcamaları himaye altındadır), **e) Diğer himayeler** (17/5. madde uyarınca, sigortalının; teknik uzmanlık gerektiren işlemlerine, sondaj, üretim ve konaklama hizmetleri gerçekleştiren özel gemiler ile deniz altlarında ortaya çıkabilecek sorumluluğu, kaybı, masrafları ve harcamaları himaye altına almaktadır) oluştururken, - Sigorta himayesi içerisinde kabul edilen masrafları; a) Müşterek avaryaya ilişkin olarak talep edilen masraf ve harcamalar, b) Aşırı yüklenmiş gemiye ya da düzgün olmayan bir şekilde istif edilmiş yüke ilişkin olarak ortaya çıkan masraf ve harcamalar, c) Geminin makul kullanımına ilişkin olarak gemi donanımlarında ya da personelinde ortaya çıkan zararlara ilişkin masraf ve harcamalar, d) Sigortacının talimatları nedeniyle ortaya çıkan kayıp, masraf ve harcamalar oluşturmaktadır.
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	<u>Her bir sorumluluk sigortası himayesi için düzenlenen özel muafiyet nedenleri;</u> **a) Kurallar Kitabı'nın 17/5A maddesi uyarınca sigortalının taşıma sorumluluk sigortası himayesinden yararlanamayacağı haller**; konşimento olmaksızın yapılan yük taşımaları, belge olmaksızın yapılan yük taşımaları (kime teslim edileceği, taşımaya hangi hukukun uygulanacağı ve taşımaya ilişkin genel şartların bulunmaması), yükün konşimentoda belirtilen yerden başka bir yerde teslim alınması ya da teslim edilmesi ve bu değişikliğe ilişkin konşimento ya da belge düzenlenmeksizin yapılan taşımalar, aniden ve beklenmedik bir şekilde petrol ve benzeri maddelerden ortaya çıkan, ulusal ya da uluslararası bir düzenlemeyi ihlal eden ve sigortalı tarafından sigorta döneminin bitiminden itibaren 1 yıl içerisinde yazılı bir bildirimde bulunulmayan çevresel kirlilik ve temizleme masrafları ile ilgili kayıp ve zararlardır. **b) Kurallar Kitabı'nın 17/5B maddesi uyarınca sigortalının gemi mürettebatının genişletilmiş sorumluluk sigortası himayesinden yararlanamayacağı haller**; mürettebatın görev kapsamı dışındaki eylemleri ve aniden ve beklenmedik bir şekilde petrol ve benzer maddelerden ortaya çıkan, MARPOL gibi uluslararası ya da ulusal bir düzenlemeyi ihlal eden çevresel kirlilik ve temizleme masrafları ile ilgili kayıp ve zararlardır. **c) Kurallar Kitabı'nın 17/5C maddesi uyarınca sigortalının sapmaya ilişkin sorumluluk sigortası himayesinden yararlanamayacağı haller**; güverte üzerinde yük taşınması, konşimento olmaksızın yapılan yük taşımaları, konşimento olmaksızın yükün teslim alınacağı limanın değişmesi, çevresel zararlar ve can zararlarıdır.

Tablo 26: Gard P&I Ltd.'nin Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

Kapsamı Dışında Kalan Riskler	**d) Kurallar Kitabı'nın 17/5D maddesi uyarınca sigortalının tur işleticisi yolcu sorumluluk sigortası himayesinden yararlanamayacağı haller**; yolcuya ait paranın ödenmesidir. **e) Kurallar Kitabı'nın 17/5E maddesi uyarınca sigortalının** diğer **sorumluluk sigortası himayesinden yararlanamayacağı haller**; diğer kapsamında sayılan faaliyetleri gerçekleştiren gemilerin sözleşmesel sorumluluklarını yerine getirirken ortaya çıkan sorumluluklar, üçüncü şahıs sorumluluk sigortası kapsamında kalan hallerdir. Kulübün sunduğu sorumluluk sigortası himayesi için düzenlenen genel muafiyet nedenleri; sigortalının ya da sigorta ettirenin kasıtlı zarar verici davranışı (m.18), savaş riskleri (m.22), nükleer tehlikeler (m.23), biyolojik riskler (m.24), hukuka aykırı ticaretler (m.25), sigortalının iç ilişkide ödemesi gereken masraflar ve cezalar (m.26), atık boşaltım işlemine ilişkin ortaya çıkan sorumluluk ve temizleme masrafları (m.27), navlun ya da kira ücreti kaybı (m.28), demoraj, tutuklama ve gecikmeden doğan sorumluluklar (m.29), günlük işletim ücretleri (m.30), geminin kayıp ya da hasarı (m.31), dalgalı piyasa kurlarından kaynaklanan kayıplar ve sigortacı kulüp tarafından himaye altına alınan bir riske ilişkin olarak sigortalı ya da sigorta ettirenin ek gelir sağlaması durumlarıdır.
Sigorta Ettiren ve Sigortalı Üyeye Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sigorta ilişkisinin tesisi sırasında beyanda bulunma yükümlülüğü (m.6), - Sigorta ilişkisinin tesisi sonrasında riskin gerçekleşme olasılığını arttırabilecek durumları derhal bildirme yükümlülüğü (m.7), - Sigortalının ya da alt sigortalının geminin maliki olması durumunda geminin incelenmesine izin verme yükümlülüğü (m.9), - Aidat ödeme yükümlülüğü (aksi kararlaştırılmadıkça sigorta döneminin başlangıcında) (m.10), -Sözleşme ilişkisini son erdirme hakkı ((a) sigortalı ya da sigorta ettirenin; tüzel kişilik olması durumunda yetkili organlarca alınan iflas kararı, gerçek kişilik olması durumunda ölmesi, kısıtlanması ya da alacaklılarının iflasını istemesi ile (b) geminin; tamamen kaybı (fiziksel bir kayıp olmasa da kendisinden 10 gün boyunca haber alınamaması), tamire değmez kabul edilmesi (değerinin %80'inin zarara uğramış olması), yeni bir kişiye satılması, işleticisinin değişmesi, üzerinde el koyma ya da ipotek hakkının tesisi, yasal olmayan amaçlarla kullanımı durumlarında) (m.14), - Sigortacıyı kendisine yöneltilen talebe ilişkin olarak ihbar etme ve sigortacıya danışma yükümlülüğü (m.43/a), - Sigortacıya rücuda bulunulması ihtimaline karşı zararı olabildiğince aza indirme yükümlülüğü (m.43/b), - Sigortacının rızası olmaksızın sorumluluğu kabul etmeme ve uyuşmazlığı giderme yoluna gitmeme yükümlülüğü (m.43/f),
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Düzenlenmemiştir.
Kulübe Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sözleşme ilişkisini feshetme hakkı (sigorta ettirenin riskin gerçekleşmesinde kasıtlı zarar verici davranışının bulunması, aidatın ödenmesi gereken tarihte ödenmemesi durumunda bu tarihten itibaren 3 gün içerisinde fesih bildiriminde bulunulması, sözleşme süresinin sona ermesinden ya da sigortalı ya da sigorta ettirenin bildirimde bulunma yükümlülüklerini ihlal etmesinden itibaren 14 gün içerisinde fesih bildiriminde bulunulması, herhangi bir sebep göstermeksizin 45 günlük sürenin sonunda) (m.13), - Sigortalıya sorumluluğunu doğuran olaya ilişkin olarak hukuki ya da teknik talimatlar verme ve uyuşmazlığı barışçıl olarak çözme hakkı (m.43/3), - Sigortalının haklarına halef olma hakkı (m.45/1), - Sorumluluk sigortası himayesi içerisinde kalan zararı tazmin etme yükümlülüğü (m.47). Ancak bu yükümlülük; yetkili mahkemenin, tahkim heyetinin ya da sigortacı tarafından tesis edilen uzlaştırma kurulunun kesinleşmiş kararı olmadıkça başlamamaktadır (m.48/2).
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Sigortalı sorumluluğunu doğuran olayı haber aldığı tarihten itibaren 6 ay içerisinde ihbarda bulunmalıdır (m.42/1), - Sigortalının kulübe dava açma hakkı, sorumluluğunu doğuran olayı haber aldığı tarihten itibaren 3 yılın sonunda sona erer (m.42/2), - Sigortalının kulübe dava açması için öğrenme zamanaşımı süresini işletmesi mümkün değilse, yargısal yollara başvurulmasından itibaren 5 yıl ve herhalde yargısal makamın konuya ilişkin kararını vermesinden itibaren 1 yıl bitmekle sona erer (m.42/3)

4.2.2.1.1.3. Sigorta Himayesinin Çoklu Taşıma Kapsamında Değerlendirilmesi

Çoklu taşımanın, denizyolu taşıyıcıları tarafından gerçekleştirilmesi durumunda üyelerin sorumlulukları kapsamında ortaya çıkacak zararların tazmini, P&I kulüpleri tarafından Lahey ve Lahey - Visby ile uygulanabilir emredici ulusal hukuk normları uyarınca yapılmaktadır (Katsivela, 2003: 76). Bunun yanısıra, Hamburg Kuralları ile sorumluluğu oldukça artan taşıyıcının; ticari çıkarlarını korumak, sözleşmesel yükümlülüklerini yerine getirmek ve kazancını teminat altına almak amacıyla sorumluluk sigortası yaptırması kaçınılmaz hale gelmiştir (Erol, 2008: 48).

Gard P&I Ltd. tarafından tesis edilen yük taşıma sorumluluk sigortası himayesi, gemi mürettebatının genişletilmiş sorumluluk sigortası himayesi, sapmaya ilişkin sorumluluk sigortası himayesi, tur işleticisi yolcu sorumluluk sigortası himayesi ve diğer sorumluluk sigortası himayesinden, gemi sahibi, işleticisi, kiracısının yanısıra, gemide taşınmak üzere kabul edilen konteynerin sahibi ya da işleticisinin, NVOCC'nin ve terminal işleticilerinin de yararlanabileceği Kurallar Kitabı'nın 17/2. maddesi uyarınca açıkça belirtilmektedir.

NVOCC'lerin sigortalı olarak P&I kulübü üyesi olabilmelerine ve taşıma ile gemi mürettebatının genişletilmiş sorumluluk sigortası himayesi kapsamında değerlendirilebilecek mesleki sorumluluk sigortası himayelerinden yararlanabilmelerine imkân tanıyan işbu madde hükmü, bu işletmelerin çoklu taşımada çoklu taşımayı üstlenen işletici sıfatı ile hareket etmeleri durumunda, onların ilgili sorumluluklarını sigorta himayesi altına almak bakımından önemlidir. Ancak çoklu taşımayı oluşturan diğer taşıma sistemlerinde ortaya çıkabilecek riskleri sigorta himayesi kapsamına almaması ve doğrudan taşıma işleri komisyoncularına üye sıfatı tanımaması nedeni ile bu düzenlemenin, çoklu taşıma sistemine ilişkin olarak duyulan sorumluluk sigortası himayesi ihtiyacını karşılamak bakımından yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

4.2.2.1.2. CMR Sorumluluk Sigortası

Taşıma sorumluluk sigortasının karayolu taşıyıcıları için himayesi, CMR sorumluluk sigortası uygulamaları ile gerçekleştirilmektedir. CMR sigortası olarak da anılan bu sigorta dalı, yükün karayoluyla uluslararası taşınması sırasında karşılaşabileceği risklere karşı güvence altına alınması için yapılan işlemdir (Erol, 2008: 49).

CMR'de taşıyıcılara sigorta yaptırma zorunluluğu getirilmemiş ise de, Avrupa Birliği ülkelerinin, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 6/2b maddesi uyarınca ticari amaçla yük taşımacılığı yapacaklara verilen C2 yetki belgesini, CMR sigortasız kabul etmemeleri nedeni ile karayolu taşıyıcılarının bu ülkelere girebilmeleri için CMR sigortasını yaptırmaları zorunluluk haline gelmiştir. Bu şekilde CMR sigortası, uygulamada zorunlu kılınan bir mali sorumluluk sigortası şekline dönüşmüştür.

Taşıyıcıların CMR sorumluluk sigortası tesisinde sağladıkları faydalar; yük sigortacılarının kendilerine doğrudan rücusunu önlemek, birlikte çalışılan ticari işletmelerin CMR sigorta poliçesi tedariğine yönelik taleplerini karşılamak, CMR'de öngörülen sınırlı sorumluluktan faydalanabilmek ve sigorta işletmesinin uzman bilirkişi incelemesinden faydalanarak iddia edilen zararların teyidini almak olarak sıralanabilmektedir (Büyükbezirci, 2012).

4.2.2.1.2.1. Sigorta İlişkisinin Tarafları

Yukarıda incelendiği gibi, genel itibari ile gemi donatanı, kiracısı ile işleticisinin sorumluluk sigortası himayesini gerçekleştiren P&I kulüplerindeki karşılıklılık esasının aksine, CMR sorumluluk sigortaları bu esasa dayalı olarak kurulan kulüpler nezdinde değil ama usulüne uygun olarak kurulan sigorta işletmeleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle, P&I tarafından gerçekleştirilen sorumluluk sigortası himayesinde sigorta ettiren, sigortalı ve sigortacı sıfatları kulübün üyesinde birleşmekteyken, CMR sorumluluk sigortasında; sigorta ettiren ve sigortalı[126] karayolu taşıyıcısı, sigortacı ise sigortalı ve sigorta

[126] RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER) ile Başak Sigorta A.Ş.'nin ortak projesi ile RODER üyelerine sunulan "CMR Karayolu ile Yapılan Uluslararası Yük Taşıması Nakliyeci Sorumluluk Sigortası Genel Şartları"nın 1. maddesinde sigortalı; "*bir ülkeden bir ülkeye*

ettirenden tamamen bağımsız olan sigorta işletmesidir[127]. Dolayısıyla CMR sorumluluk sigortası uygulamalarında, kar amacı gütmeme ve zararın öncelikli olarak sigortalı tarafından tazmini gibi özellikler bulunmamaktadır.

4.2.2.1.2.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı

CMR sigortası, CMR çerçevesinde karayolu taşıyıcısı üzerinde oluşabilecek riskleri kaldırmaya yönelik sigortalama işlemidir. Uluslararası karayolu taşımacılığı yapan işletmeler, yaptıkları taşımalar ile ilgili olarak çalışmanın bir önceki bölümünde incelenen CMR'den kaynaklanan hukuki sorumluluklarını, ödeyecekleri prim[128] karşılığında, poliçede belirtilen şart ve sınırlar dahilinde teminat altına aldırmaktadırlar.

CMR sigortası, sadece uluslararası karayolu taşımacılığına ilişkin olarak teminat veren[129] ve kapsamını CMR uyarınca belirtilen sorumlulukların oluşturduğu bir taşıma sorumluluk sigortası çeşididir. Dolayısıyla CMR sigortası, taşınan yüklerin tamamen ya da kısmen zarar görmesi ve taşıma süresinin aşılması risklerini himaye altına almaktadır (Koban ve Keser, 2010: 279).

---

sınır aşımı yoluyla ve bir ücret karşılığında taşıma gerçekleştiren taşıma şirketi" olarak tanımlanmaktadır.

[127] 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 3/1. maddesi uyarınca; "*Türkiye'de faaliyet gösterecek sigorta şirketleri ile reasürans şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulmuş olması şarttır*" denilmekle, CMR sigortası da dahil olmak üzere, sorumluluk sigortası himayesi tesis edecek sigorta işletmelerinin, anonim şirket ya da kooperatif şirket niteliğinde kurulmuş olması gereği düzenlenmektedir.

[128] CMR sorumluluk sigortası sözleşmesinin "primler" maddesinde belirlenen primler;
i) Ro-Ro kullanan tenteli araçlar için aylık prim (ülke ayrımı yapılmaksızın) beher tenteli araç için 30 Avro karşılığı TL,
ii) Karayolu ile sefer yapan araçlar için aylık prim (ülke ayrımı yapılmaksızın) beher tenteli araç için (aylık) 40 Avro karşılığı TL ve beher frigorifik araç için (aylık) 60 Avro karşılığı TL,
iii) Sefer esaslı prim; Avrupa Ülkelerinde her bir taşıma (tenteli) araç için 25 Avro karşlığı TL ve frigo taşımaları için 50 Avro karşlığı TL, Ortadoğu Ülkelerinde her bir taşıma (tenteli) araç için 35 Avro karşlığı TL ve frigo taşımaları için 60 Avro karşlığı TL, Eski Sovyetler Birliği sınırları içindeki ülkelerde her bir taşıma (tenteli) araç için 35 Avro karşlığı TL ve frigo taşımaları için 60 Avro karşılığı TL,
iv) Başlangıç veya bitiş yeri Türkiye olmayan taşımalarda sefer esaslı prim; tenteli araçlarla her bir taşıma için 52 Avro karşılığı TL ve frigo taşımaları için 90 Avro karşılığı TL'dir.

[129] RODER ile Başak Sigorta A.Ş.'nin ortak projesi ile RODER üyelerine sunulan "CMR Karayolu ile Yapılan Uluslararası Yük Taşıması Nakliyeci Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" 2. maddesinde teminatın geçerlik sahası; "*Avrupa, Ortadoğu, (yalnızca Suriye, Ürdün, İsrail, İran, Irak ülkeleri) ve Eski Sovyetler Birliği ülkelerine veya bu ülkelerden taşıyıcı araçlar ile yapılan CMR' nin sevkiyat şartı olarak kabul edildiği ve CMR Taşıma Şartları'nın zorunlu olarak uygulandığı sınır ötesi eşya taşımaları*" olarak belirtilmekle, sigorta himayesinin uluslararası özelliğine vurguda bulunulmaktadır.

Dünyanın bir çok ülkesinde ve Türkiye'de birçok sigorta işletmesi CMR sorumluluk sigortası himayesi tesis etmektedir. 2001 yılında kurulan ve amacı uluslararası karayolu taşıma işletmeleri ile bu işletmelere hizmet tedarik eden işletmelere hizmet sunmak olan RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER)'in, çoğunluğunu karayolu taşıyıcılarının oluşturduğu 880 taşıma işletmesini temsil eden bir yapısı olması ve 2003 yılından bu yana CMR sorumluluk sigortası himayesi tesisini Başak Sigorta A.Ş. ile gerçekleştirmesi nedeniyle, çalışmanın CMR sorumluluk sigortasının kapsam ve çerçevesinin özel olarak inceleneceği bu bölümünde, Başak Sigorta A.Ş. tarafından düzenlenen "CMR Karayolu ile Yapılan Uluslararası Emtea Taşıması Nakliyeci Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" belirtilen unsurlar açısından değerlendirilmektedir.

Tablo 27, Başak Sigorta A.Ş.'nin "CMR Karayolu ile Yapılan Uluslararası Emtea Taşıması Nakliyeci Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" kapsamında sunduğu sorumluluk sigortası himayesini; hukuki dayanağı, kapsamı, kapsamı dışında kalan riskler ile zarara uğrayan hak sahibine, sorumluluk sigortası himayesi tesis eden sigorta işletmesine ve sigorta ettirene atfettiği hak ve yükümlülükler ile ihbar ve zamanaşımı süreleri açısından değerlendirmektedir.

Tablo 27: Başak Sigorta A.Ş.'nin CMR Sorumluluk Sigortası Kapsamında RODER Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	- **CMR** (m.2) ve CMR hükümleri taraflar arasında sağlanan anlaşmaya rağmen uygulanamıyorsa, uluslararası hukukun izin verdiği ölçüde ve başka bir sigorta işletmesinin daha önce talep sahibinin zarar talebini karşılamamış olması kaydıyla, **TTK** hükümleri (m.3/2). Sigorta himayesinin tesisi hukuk normunda yer almasa da, bazı ülkelerde gümrük işlemlerinin tamamlanabilmesi için CMR sigortası bir ön şart olarak değerlendirilmektedir.
Kapsamı	- Sigortalının bir ülkeden diğer bir ülkeye sınır aşımı yoluyla ve bir ücret karşılığında yaptığı yük taşımalarına ilişkin olarak CMR'den doğan sorumluluğunu, sigorta sözleşmesinin yapıldığı tarihte geçerli olan şartlarına göre teminat altına alır (m.3), - Teminat, taşınan yükün kısmi veya tam kayba uğraması veya hasar görmesi, kaybolması, teslim süresinin aşılması (CMR m. 17) ve teslimde ödemeli olarak yapılan taşımalarda tahsil şartlarına uyulmaması (CMR m.21) sonucunda sigortalıdan talep edilen haklı tazminat taleplerinin ödenmesini kapsamaktadır (m.4/1), - Teminat ayrıca yapılan masrafların taşınan yükteki hasara oranla makul ölçülerde olması kaydıyla, hasarı azaltma, kurtarma ve hasar tespit giderleri ile yüklerin son varma yerine taşınması için gerekli ek masrafları da kapsamaktadır (m.4/2). Himaye; - Araç başına (römorku da dâhil olmak üzere) 511.000 Avro karşılığı TL. ile - Teslimde ödemeli taşımalarda 25.000 Avro karşılığı TL. ile, - Malın tamamen veya kısmen kaybı için hasar tazmini, beher eksik brüt kilogram için 8.33 ÖÇH ile sınırlıdır.
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Resmi makamlar tarafından konulan kanun, yönetmelik veya kuralların ihlal edildiğinin tespit edildiği taşımalar (m. 6/1), - Makul olmayan veya mevcut şartlar altında yetersiz bulunan kararlaştırılmış teslim sürelerinin aşılmasından kaynaklanan talepler (m. 6), - Eski Sovyetler Birliği sınırları içerisinde yer alan ülkelere/ülkelerden yapılacak sevkiyatlarda geçerli olmak üzere, yanlış yere veya alıcıya teslimden kaynaklanabilecek sorumluluk talepler (m. 6/3), - Çekici ve/veya römork RO-RO üzerindeyken meydana gelen olaylarla ilgili müşterek avarya katılım payları (m. 6/4), - CMR'nin değer artırımını düzenleyen 24.maddesine ve teslimatla ilgili gecikmeden kaynaklanan özel menfaati düzenleyen 26. maddesine göre yapılan anlaşmalara dayanan talepler (m. 6/5), - Sigortalının bizzat kendisinin kanuni temsilcisinin, sigortalı adına hareket eden yetkili kişilerin, bağımsız şube yöneticilerinin veya sigortalının yardımcı personelinin kasıtlı olarak veya ağır ihmalleri sonucunda sebep oldukları hasar ve kayıplar (m. 6/6), - Taşıyıcı aracın bakımına yeterince özen gösterilmemesinden, araç bakımının eksik ve/veya yetersiz yapılmasından veya aracın trafiğe ve/veya yüke elverişli olmamasından ve/veya araçlarda özellikle bakımsızlıktan kaynaklanan teknik arızalardan ve/veya özellik arz eden mallarla, denetimli ısıda taşınması gereken malların ticari uygulamalara uygun ısı seviyelerinde ve koşullarda taşınmamasından doğabilecek hasar ve kayıplarla ilgili tazminat talepleri (m. 6/7), - Harp, harbe benzer hareket, iç harp, kamu otoritesinin tasarrufları, devletlerarası hukuki önlemler, kamu otoritesi tarafından müsadere edilme veya el konulma gibi sebeplerden kaynaklanan talepler (m. 6/8), - Grev, kargaşalık, halk hareketleri, gasp, kötü niyetli hareketler ve bu hareketlerle ilgili alınan önlemlerden doğan hasarlara ilişkin tazminat talepleri (m. 6/9), - Nükleer enerji nedeniyle veya nükleer yük veya radyoaktif maddelerden kaynaklanan direkt ve dolaylı hasarlar ile parlayıcı, patlayıcı veya kirletici özellik taşıyıcı yükün (akaryakıt, fuel-oil, kimyevi madde v.b.) hasara uğramasının dolaylı sonucu olarak ortaya çıkabilecek sorumluluk talepleri (çevre kirliliğini giderme ve azaltma masrafları, cezalar, yasal düzenlemelerden dolayı doğabilecek her türlü parasal yaptırımlar v.b.) (m. 6/10),

Tablo 27: Başak Sigorta A.Ş.'nin CMR Sorumluluk Sigortası Kapsamında RODER Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Yüksek oranda parlayıcı veya patlayıcı özellik taşıyıcı yükte (dinamit, benzin, akaryakıt, tiner v.b.) meydana gelen hasarlar (ancak, yükleme tarihinden en az 3 iş günü öncesinden sigortacıya yazılı bildirimde bulunulması, sigortacının onayının alınması ve gerekli ek primin ödenmesi şartıyla söz konusu yükte meydana gelebilecek hasarlarla ilgili tazminat taleplerinin karşılanması mümkün olabilecektir) (m. 6/11), - Altın, platin veya gümüş gibi değerli madenler, mücevherat, değerli taşlar, kâğıt para, menkul kıymetler, değerli kâğıtlar ve her türlü belgede meydana gelen hasarlar (m. 6/12), - Sanat eserleri, tablo ve antika yüklerindeki hasarlar (m. 6/13), - Sigortalının ve/veya istihdam ettiği kişilerin kontrolü ve himayesi altındayken taşıma aracının başıboş bırakılması nedeniyle taşıma aracı ve/veya treyler ve/veya konteynerlerin ya da içindekilerin çalınmasından doğan tazminat talepleri (m. 6/14), - Taşıma aracının brandasının yırtık ve delik olması ve/veya su geçirmezlik özelliğini kaybetmesinden doğan taşınan yükte meydana gelebilecek ıslanma hasarları (m. 6/15), - Bazı yük çeşitlerinin nitelikleri itibariyle aşınmasından, firesinden, çürümesinden, kurumasından, oksidasyonundan, paslanmasından, olağan dışı akmasından, fare, kurt veya diğer haşerelerin yapacağı tahribata uğramasından, yükün rengini, görünüşünü, bünyesini ve tadını etkileyen buharlaşma ve her türlü salgılardan, ısı farkları gibi malın kendi özrü (aybı zati) veya tabii mahiyetinden kaynaklanan hasar ve kayba ilişkin tazminat talepleri (m. 6/16), - Kar kaybı ve piyasa kaybından dolayı meydana gelen sorumluluk talepleri (m. 6/17), - Sigortalı yükün olağan niteliğine göre yetersiz veya uygun olmayan ambalajlama yahut istiflenmesinin neden olduğu hasar, kayıp ve masraflar ile yanlış yükleme ve/veya istifleme sonucu birbirini etkileme özellikleri bulunan yükün oluşturacağı hasarlarla ilgili tazminat talepleri (m. 6/18), - Sahte plaka, motor ve şasi numaralı araçlarla yapılan taşımalarda meydana gelen her türlü hasar ve kayıplarla ilgili sorumluluk talepleri (m. 6/19), - Sigortalının sigorta sözleşmesinden doğan haklarını sigortacının onayını almaksızın üçüncü şahıslara devretmesinden doğan tazminat talepleri (m. 6/20), - Canlı hayvan taşımaları (m. 6/21), - Olağan taşıma süresinin aşılması (gecikme) sonucu meydana gelen hasarlarla ilgili tazminat talepleri (m. 6/22).
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Aracın tüm seyahat güzergâhı boyunca düzgün bir biçimde ve sürekli olarak gözetim altında bulundurulmasını sağlama yükümlülüğü (m.8/1), - Şoförlerin veya tali (ikinci) taşıyıcıların seçiminde özenli bir iş adamının göstermesi gereken özeni gösterme yükümlülüğü (m.8/2), - Taşımalarda kullanılan araçların teknik açıdan, taşımaya uygunluk bakımından ve trafik emniyeti açısından yeterli olduklarını sürekli olarak kontrol etme ve tespit edilen eksiklerin derhal ortadan kaldırılmasını temin etme yükümlülüğü (m.8/3), - Kendisi veya tali (yıllık anlaşmalı kiralık) taşıyıcı tarafından uluslararası taşımalar için kullanılacak araç plakalarını ve değişiklikleri sözleşme başlangıcında sigortacıya veya acentesine yazılı olarak bildirme yükümlülüğü (m. 8/4), - Poliçe primlerinin tamamını ödeme yükümlülüğü (poliçelerin düzenlendiği ayın son gününe kadar sigortacıya ödenecektir), - Poliçe dışı zarara katlanma yükümlülüğü (yetkili mahkemenin, CMR sigortası poliçesinin teminatı kapsamına girmeyen bir olaydan dolayı sigortalının sorumlu olduğuna karar vermesi durumunda, kararın kanuni yollardan geçerek kesinleşmesini takiben tazminatı sigortalı ödeyecek, sigortacısından talepte bulunamayacaktır) (m.4/1).

Tablo 27: Başak Sigorta A.Ş.'nin CMR Sorumluluk Sigortası Kapsamında RODER Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Hasarın önlenmesi ve/veya azaltılması için gerekli olan tüm tedbirleri almak yükümlülüğü (m. 9/2), - Sigortacının ihtiyaç duyacağı tüm bilgileri verme ve talimatlarına uyma yükümlülüğü (m.9/3), - Her bir trafik kazasını, hırsızlık olayını veya yangın hasarını en yakın polis merkezine bildirme yükümlülüğü (m.9/5), - Sigortacının onayını almaksızın hiçbir tazminat talebini kabul etmeme, ödememe veya reddetmeme yükümlülüğü (m.9/6), - İleri sürülen herhangi bir tazminat talebi ile ilgili olarak dava açıldığında veya mahkemeden başka bir resmi makama başvurulduğunda sigortacı'ya derhal bilgi verme yükümlülüğü (m.9/7), - Sigortacının talebi üzerine tazminat isteminde bulunan tarafla davalaşma ve gerektiğinde davanın yürütülmesini teminen vekâletini sigortacıya verme yükümlülüğü (m.9/8).- Düzenlenmemiştir.
Sigortacıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sözleşmenin primleri düzenleyen maddesinde belirtilen götürü prim değerlerinin bir yıllık sigorta süresi içinde yetersiz olduğunun saptanması durumunda, sigortalıdan primlerin arttırılmasını talep etme hakkı (primin arttırılmasına ilişkin yazılı talebin üzerinden 4 hafta geçtikten sonra yeni prim miktarları üzerinde anlaşma sağlanmamış ise, bu sözleşmede yer alan taraflardan herhangi biri 15 gün öncesinden yazılı bildirimde bulunmak kaydıyla sözleşmeyi süresinden önce feshedebilecektir.), - Rücu hakkı (m.13), - Sözleşmeyi iptal etme hakkı (sigortalının; ödemesi gereken primleri ödememesi, istisna maddelerine uymaması, yükümlülüklerini yerine getirmemesi, hileli beyanlarda bulunması durumlarından birinin gerçekleşmesiyle) (m.15/2), - Sigorta poliçesi düzenleme yükümlülüğü (m.12), - Tazminat ödeme yükümlülüğü.
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Poliçeye bağlı teminat, taşıyıcının yükleri taşıma aracına sağlam olarak yüklenmesini takiben teslim almasıyla başlar ve bunları alıcıya teslim ettiğinde fakat teslim mahalline varışını takiben en geç 120 saat sonra sona ermektedir, - Sigortalı tazminat talebine yol açabilecek ve teminat kapsamına giren her bir olayı, olaydan haberdar olduktan sonra derhal ya da haber aldıktan sonra en geç 7 gün içinde sigortacıya veya acentesine yazı ile bildirmelidir (m. 9/1), - Poliçeden doğan bütün talepler, hasarın meydana geldiği tarihten itibaren 2 (iki) yılda zaman aşımına uğramaktadır.

4.2.2.1.2.3. Sigorta Himayesinin Çoklu Taşıma Kapsamında Değerlendirilmesi

Çalışmanın bir önceki bölümünde incelendiği gibi CMR, çoklu taşımaya ilişkin hükümler ihtiva etmekte ve 2. maddesi uyarınca yüklerin araçtan boşaltılmaması kaydıyla, karayolu taşımasının belirli kısımlarında yüklerin başka taşıma sistemleri ile taşınması durumunda dahi taşımanın tamamına uygulanabilmektedir.

CMR'nin 2. maddesinde yer alan, yüklerin araçtan boşaltılmaması kaydı ile çoklu taşımanın tamamına uygulanabileceği hükmüne dayanarak, CMR sorumluluk sigortası himayesinin, sigorta sözleşmesi taraflarının anlaşması ve taşımanın CMR'nin 2. maddesi gereklerini yerine getirmesi durumunda, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusu için de tesis edilebileceği değerlendirilmektedir. Nitekim yukarıda incelenen genel şartların 2. maddesinde sigortalı "*bir ülkeden bir ülkeye sınır aşımı yoluyla ve bir ücret karşılığında taşıma gerçekleştiren taşıma şirketi*" olarak tanımlanmış ve dolayısıyla sigortalının mutlaka karayolu taşıyıcısı olması gerekliliğinden bahsedilmemiştir. Aynı şartların 6/4. maddesinde ise; "*çekici ve/veya römork RO-RO üzerindeyken meydana gelen olaylarla ilgili müşterek avarya katılım payı*" sigorta teminatı dışında bırakılmıştır. Bu hükmün tersi yorumu ile çoklu taşımanın denizyolu ayağında gerçekleşecek ve taraflar arasında kararlaştırılmış olan diğer risklerin, taşımanın CMR'nin 2. madde gereklerini taşıması durumunda, CMR sorumluluk sigortası teminatı kapsamına dâhil edilebileceği değerlendirilmektedir.

Tüm bunların yanısıra, CMR sorumluluk sigortası, bir hukuk normuna dayanan ve dayandığı hukuk normuna açıkça atıfta bulunan bir sigorta himayesi tesis etmesi açısından önem taşımaktadır. Yukarıda incelendiği gibi, genel şartların 2. maddesi uyarınca, sigorta himayesinin kapsamının belirlenmesinde CMR çerçevesinde oluşabilecek sorumluluklar esas alınmıştır. CMR sigortalarının yaygın kullanımı ve hukuken bir zorunluluğa tabi olmasa dahi uygulamada zorunlu hale getirilebilmelerinin de, sigortacı tarafından himaye altına alınan sorumlulukların, kapsamı ve sınırları belirli bir hukuk normuna dayanmalarından kaynaklandığı düşünülmektedir. Bu nedenle, aşağıda çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri

komisyoncusu için oluşturulan ve dayanağı yeknesak bir hukuk normu olan sorumluluk sigortası himayesi modelinin kurulumunda, CMR sorumluluk sigortası yol gösterici örneklerden birini teşkil etmektedir.

4.2.2.1.3. TT Kulüp Tarafından Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortası

Doğrudan Taşıma (Through Transport; TT) kulübü, 1968 yılında, dünyanın en büyük üç P&I kulübünün yöneticileri tarafından, dünyanın her yerinde bulunan gemi işleticilerinin gemide ya da karada karşılaşabilecekleri hasar ve kayıp risklerini sigorta himayesi altına almak amacıyla, karşılıklılık esasına göre Londra'da kurulmuştur (Sabatino, 1994: 17). Bu kulüp karşılıklı sigorta kulüplerinin çoğunu yöneten Thomas Miller Co. Ltd. tarafından yönetilmektedir. Kulüp, kuruluşundan bir yıl sonra taşıma işleri komisyoncuları ve taşımayı üstlenenleri de üyelik kapsamı içerisine almıştır[130]

TT kulübü esas olarak çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının sorumluluk ve mal sigortası himayeleri konusunda uzmanlaşmıştır (TT Kulübü, 2009: 2). Karşılıklılık esasına dayanarak kurulan P&I kulüplerinden en önemli farklılığı da bu noktada doğmaktadır. Nitekim P&I kulüpleri, üyelerinin sadece üçüncü kişi nezdinde zarara neden olan sorumluluklarını himaye altına alıp, geminin uğradığı kayıp ya da hasarı teminat dışında bırakırken, TT kulübü üyelerine sorumluluk sigortası himayesinin yanısıra mal sigortası himayesi de tesis etmektedir.

TT kulübü, üyeleri tarafından üç yıllık bir dönem için seçilen "Yönetim Kurulu" (Board of Directors) ile faaliyetlerini yürütmektedir. Kulüp üyeleri ise; kulübün alacağı kararların, kulübün sigorta himayesi altına alacağı risklerin, kulübe ödenecek aidatların ve kulüp adına yapılacak yatırımların belirlenmesinde önemli rol

[130] TT kulübü; 1970 yılında Bermuda'da işletme haline gelmiş, 1971 yılında terminal ve depo işleticileri teminatlarını da kapsam içerisine alınmış, 1976 yılında Sidney'de genel muhabirlik ofisini açmış, 1978 yılında New York ve Hong Kong'da genel muhabirlik merkezlerini açmış, 1987 yılında San Francisco'da temsilcilik ofisini açmış, 1988 yılında küresel olarak liman işleticileri teminatlarını da kapsam içerisine almış, 1993 yılında Dubai'de temsilcilik kurmuş, 1995 yılında Cenevre ve Antverp'te faaliyetlerine başlamış, 1997 yılında ISO 9002:1994 Sertifikası'na hak kazanmış, 1997 yılında Şanghay ve Beijing'de temsilcilik kurmuş, 1998 yılında Singapur'da ofis açmış, 2001 yılında ISO 9001:2000 Sertifikası'na hak kazanmış, 2005 yılında lojistik işleticileri teminatlarını da kapsamı içerisinde almış, 2007 yılında dökme yük pazarlarına ve sabit tesis işleticilerine odaklanarak yeni sektörlere hitap etmeye başlamıştır (TT Kulübü, 2009: 9).

oynamaktadır (TT Kulübü, 2009: 8). TT kulübünün bu noktada taşıdığı önemli bir özellik de, kulübün; toplanan aidatlar ile üyelerinin hesabında gerçekleşen ve teminat altına alınan risklerin himayesini sağlamasının yanısıra, çeşitli yatırımlar yaparak, yapılan bu yatırımların gelirlerini yine üyelerinin hisselerine bölmesidir. Bu şekilde TT kulübü bir sorumluluk ve tazminat kulübü olmasının yanısıra, doğru yatırımların yapılması durumunda üyeleri için aynı zamanda bir gelir kaynağı olmaktadır. 2009 yılında, TT kulübünün yatırımlardan kazanmış olduğu net geliri 15.008 ABD Dolarıdır (TT Kulübü, 2010c: 41).

Uluslararası taşıma ve lojistik sektöründe önemli bir yeri olan TT kulübü, sigorta ve ilgili risk yönetim hizmetlerini 150'den fazla ülkede bulunan 800 üyesine sunmakta ve dünya konteyner filosunun %80'ini oluşturan 2000 liman / terminal ve taşıma / lojistik üstlenenleri sigortalamaktadır (TT Kulübü, 2010a: 3). Kuruluşundan bu yana aidat gelirlerinde düzenli artış görülen TT kulübü, son yirmi yılda yıllık ortalama %10 aidat artışı ile faaliyetlerine devam etmekte ve üyelerinin %90'ı her yıl kulüp üyeliklerini yenilemektedir. Ancak, yukarıda tespit edildiği gibi, sadece Türkiye'de karayolu taşıyıcılarının bir kısmını temsil eden RODER'in bile 800'den fazla üyeye sahip olması karşısında, dünya çapında faaliyet gösteren TT kulübünün 800 üyesinin bulunması, kulübün yeterli ilgiyi çekemediğini göstermektedir.

2010 yılı itibariyle, TT kulübünün havuzunda 171.200.000 ABD Doları prim toplanmış ve bu primlerin 107.300.000 ABD Doları ile üyelerin talepleri karşılanmıştır (TT Kulübü, 2010c: 22). TT kulübünde toplanan aidatlar, P&I kulüplerinde toplanan aidatlar ile kıyaslandığında, kulübün, 2010 yılı itibariyle topladığı 118.032.000 ABD Doları aidat ile P&I kulüpleri birliğinin %3.4'ünü oluşturarak en küçük üyesi olan American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.'den de küçük olduğu değerlendirilmektedir.

TT kulübünün, üye sayısının ve topladığı aidatların P&I kulüp ve CMR sorumluluk sigortası uygulamalarına kıyasen oldukça düşük olması, çalışmanın önceki bölümlerinde de ifade edildiği gibi, kulübün yeknesak bir hukuk normuna dayanmayan sorumluluk sigortası himayesi tesisinin, bu nedenle yükselen maliyetleri ile ilişkilendirilmektedir.

TT kulübü, P&I kulüpleri gibi karşılıklılık esasına dayanan ve kar amacı gütmeyen bir birliktir. Bu nedenle P&I kulübü sisteminde olduğu gibi, aynı zamanda sigortacı sıfatı taşıyan sigorta ettiren ve sigortalı üyelerin kulübe yaptıkları ödemeler prim yerine aidat olarak nitelendirilmektedir.

TT kulübünün 2011 yılında hazırlamış olduğu "Üye ve Brokerlere İlişkin Hizmet Taahhüdü"nde (A Service Commitment to Members and Their Brokers), kulübe üyelik süreci ve hizmet esasları şu şekilde belirtilmektedir; (i) üyelik süreci, üye olmak isteyen işletmelerin kulübe sunacakları üyelik teklifi ile başlamakta, (ii) kulübün üyenin taşıma faaliyetlerine ilişkin olarak yapacağı araştırma neticesinde ödenecek aidatlar ve sunulacak teminatlar belirlenmekte ve (iii) ödeyeceği aidatları ve sunulacak teminatları kabul eden üye ile kulüp arasında bir üyelik sözleşmesi imzalanmaktadır. Yapılacak üyelik sözleşmesi sonrasında, üyenin hasar ve sigorta işlemlerine ilişkin olarak hizmet vermek amacıyla atanacak bir uzman, üyenin kulüp ile olan ilişkilerinde devamlı olarak yer almaktadır.

TT kulübüne üye olarak kabul edilen işletme, riskin gerçekleşmesini takip eden 30 gün içerisinde kulübe bildirimde bulunmakla yükümlüdür. Üyenin ihbarını takip eden 24 saat içerisinde kulüp tarafından atanan uzman, risk yönetimi ve sigorta himayesine ilişkin olarak üyeye geri bildirimde bulunmakta ve riskin teminat kapsamında gerçekleştiğinin tespiti üzerine, üyenin bildirimini takip eden 20 gün içerisinde sigortalı üyeye ödeme gerçekleştirilmektedir (TT Kulübü, 2011: 2). Kulüp, sigortacılık faaliyetlerinin yanısıra, üyenin faaliyetlerine ilişkin olarak teknik ve risk yönetim danışmanlığı hizmetlerini de sunmaktadır.

Özellikle taşıma işleri komisyoncularının sorumluluk sigortası himayesini gerçekleştirme konusunda önemli hizmetleri bulunan TT kulübünün sunmuş olduğu hizmet kalitesinin ölçümü amacıyla, 2012 yılının Ocak ayında 120 üyesi ile dünya çapında hizmet veren 184 aracı kurumun (broker) katılımıyla gerçekleştirilen anket sonucunda, ankete katılan; (i) üyelerin %74'ü, aracı kurumların %71'i TT kulübün sunduğu hizmete ilişkin memnuniyetlerini 8 ile 10 puan arasında değerlendirirken, (ii) üyelerin %76'sı, aracı kurumların ise %67'si TT kulübün sunduğu sigorta hizmetlerinin diğer sigortacılardan daha iyi olduğunu ifade etmiştir (TT Kulübü, 2012: 6)

4.2.2.1.3.1. Sigorta İlişkisinin Tarafları

TT kulübünü oluşturan ve bu nedenle sigortacı sıfatını taşıyan, aynı zamanda da kulübün üyesi olarak sigorta ettiren sıfatını taşıyan işletmeleri; kulübün ilk kurulduğu yıllarda gemi işleticileri oluştururken, zamanla yükleme boşaltma müteahhitleri, terminal işleticileri, taşımayı üstlenenleri ve liman işletmeleri de kulübün üyeleri kapsamına dahil edilmiştir. Bu nedenle sigorta ilişkisinde hem sigortacı, hem de sigorta ettiren sıfatını taşıyan TT kulübünün üyelerinin, P&I kulüplerinde üye kapsamına dâhil edilen işletmelere göre çok daha geniş bir kesimi temsil ettiği düşünülmektedir. Ayrıca, sigorta himayesini karşılıklılık esasına göre tesis eden TT kulüplerinin, bu nedenle, P&I kulüplerinde olduğu gibi kar amacı gütmediği sonucuna da varılmaktadır.

4.2.2.1.3.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı

Tablo 28, TT kulübün, kulüp sigortası kapsamında üyelerinden taşıma işleri komisyoncularına sunduğu sorumluluk sigortası himayesini; hukuki dayanağı, kapsamı, kapsamı dışında kalan riskler ile zarara uğrayan hak sahibine, sorumluluk sigortası himayesi tesis eden kulübe ve sigorta ettiren üyeye atfettiği hak ve yükümlülükler ile ihbar ve zamanaşımı süreleri açısından değerlendirmektedir.

Tablo 28: TT Kulübün Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	- Taşımayı üstlenenlerin ve özellikle çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının sorumlulukları uluslararası **yeknesak bir hukuk normu ile düzenlenmediğinden belirsizdir.** - Ulusal hukuklar ya da tekli taşıma sistemlerini düzenleyen uluslararası normlar uyarınca üstlenenlerin sorumlulukları belirlenmektedir.
Kapsamı	TT kulübünün sunduğu sigorta himayesi dörtlü bir sınıflandırma içerisinde incelenmektedir; **a) Yük elleçleme hizmetleri teminatı** (yük elleçleme hizmetlerinin; denizyolu terminali, yükleme boşaltma bölgeleri, gümrük depoları, nehir terminalleri, konteyner istasyonları, konteyner saklama depoları ve havayolu elleçleme terminallerinde gerçekleşmesi durumunda ortaya çıkabilecek riskler sorumluluk, zarar ve mal sigortası himayeleri ile teminat altına almaktadır[131]), **b) Liman otoritesi teminatı** (liman işleticilerinin karşılaşabilecekleri ticari ve çevresel riskler geniş anlamda teminat altına alınmaktadır) **c) Gemi işleticisi teminatı** (gemi sahipleri, kiracılar ve çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin uzak yol, yakın yol ve nehir yolunda karşılaşabilecekleri riskler, sorumluluk ve mal sigortası himayeleri ile teminat altına alınmaktadır), **d) Taşıma ve lojistik işleticileri teminatı** (denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu veya nehir yolunda yük taşıma işini düzenleyen işletmelerin karşılaşabilecekleri riskler sorumluluk ve mal sigortası himayesi ile teminat altına alınmaktadır). TT Kulübü bunların yanısıra; gemilerin ya da uçakların hasarlanmasına ilişkin zararları, hata ve ihmal sonucu ortaya çıkacak mesleki sorumluluk zararlarını, üçüncü kişi zararlarını (can zararı ve kirlilik zararı da dâhil olmak üzere) ve bir işletme tarafından düzenlenen cezaları tazmin edecek hukuki sorumlulukları da teminatı kapsamına almaktadır.
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	Ayrıntılı bilgi için bknz. Tablo 29
Sigorta Ettiren ve Sigortalı Üyeye Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	Düzenlenmemiştir.
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	Düzenlenmemiştir.
Kulübe Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	Düzenlenmemiştir.
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Sigortalı üyenin riskin gerçekleşmesini takip eden 30 gün içerisinde konuya ilişkin olarak ihbarda bulunma yükümlülüğü bulunmaktadır. - Sigortalı üyenin riske ilişkin bildirimi üzerine, kulüp uzmanı 24 saat içerisinde geri bildirimde bulunulmakla yükümlüdür. -Uzmanının geri bildirimi ve riskin sunulan teminat kapsamında gerçekleştiğinin tespiti üzerine, 20 gün içerisinde ödeme gerçekleşmelidir.

[131] TT kulübü, konteyner saklama deposunda karşılaşılabilecek risklere; "depo işleticisinin, deposunun içindeki malların kuvvetli bir fırtına nedeniyle hasara uğramasını" ve "depo içerisinde bulunan üçüncü kişilere ait yüklerin şiddetli yağış nedeni ile ıslanarak hasarlanmasını" örnek olarak göstermektedir. Bu durumda; depo sahibi olan TT kulübü üyesinin 800.000 ABD doları değerindeki zararı kulüp tarafından karşılanmış, üçüncü kişilerin yük hasarı nedeni ile üyeye yönelik tazmin taleplerine ilişkin olarak hukuki tavsiyeler verilmiş ve mücbir sebepten kaynaklanan bu zararların depo işleticisi üyenin sorumluluğu dışında bulunduğu bildirilmiştir (TT Kulübü, 2010b).

TT kulübün, P&I kulüpleri ve çalışmanın bir sonraki bölümünde incelenecek ITIC gibi bir "Kurallar Kitabı" bulunmadığından, Tablo 28 içerisinde yer alan bilgilerin eksiksiz olarak doldurulması mümkün olmamakta ve tablonun, TT kulübün sigorta himayesi altına aldığı ve almadığı riskleri gösteren Tablo 29 ile birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir.

Tablo 29: TT Kulübün Taşıma Sektöründe Sigorta Himayesi Altına Aldığı Riskler

SİGORTA HİMAYESİ ALTINA ALINAN RİSKLER	**Lojistik İşleticileri**	**Kara, Hava, Demir ve Denizyolu Taşıma İşleticileri**	**Liman Otoriteleri**	**Konteyner Terminal İşleticileri**	**Dökme Tesis İşleticileri**	**Gemi İşleticileri**	**Yük Elleçleme İşleticileri**	**Konteyner Kiracıları**	**Sabit Platform İşleticileri**	**Karayolu Nakliyecileri**
Yükün, Ekipmanların, Gemi ve Uçakların Hasar ve Kayıplarından Kaynaklanan Sorumluluklar	X	X		X	X		X		X	X
Kiralanmış veya Sahip Olunan Ekipmana İlişkin Olarak Ortaya Çıkabilecek ve Grev, Ayaklanma ve Terörist Risklerini de İçeren Hasar ve Kayıplar	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Müşterek Avarya ve Kurtarma Teminatları ile Ekipman ve Yük İçin Yapılan Fedakârlıklar	X	X				X				
Geç ve Yetkisiz Teslimi de İçeren Hata ve İhmallerden Kaynaklanan Sorumluluklar	X	X	X	X	X		X		X	
Ani Etki ve Kazaya Bağlı Olarak Oluşan Kirlilik Zararlarını da İçeren Üçüncü Taraf Sorumlulukları	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Cezalar	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Mal, Ekipman ve İşletme Aksaklık Riskleri	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Yangın Zararları			X	X	X		X		X	
Demirleme Hasarları			X	X	X		X			
Liman Tıkanıklıkları			X	X	X		X			X
Enkaz Kaldırma Masrafları			X							
Araştırma, Savunma ve Zararı Azaltma Masrafları	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Tasfiye, Karantina ve Yok Etme Masrafları	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Yanlış Talimattan Kaynaklanan Masraflar	X	X								
Kara Donanımları İçin Savaş Risklerini de Kapsayan Politik Riskler						X				

Kaynak: TT Kulübü, 2009: 4

4.2.2.1.3.3. Sigorta Himayesinin Çoklu Taşıma Kapsamında Değerlendirilmesi

Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının sigorta himayesi, TT kulübünün sunduğu ve Tablo 28 ile tespit edilen taşıma ve lojistik üstlenenleri teminatı ile gerçekleşmektedir. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde, taşıma işleri komisyoncularının sorumluluk sigortası himayesini karşılıklılık esasına dayanarak gerçekleştiren TT kulübünün sunduğu taşıma ve lojistik üstlenenleri teminatının esasları değerlendirilmektedir.

TT Kulübü'nün taşıma ve lojistik üstlenenlerin sorumluluk sigortası teminatına ilişkin olarak sunduğu temel himayeler, Tablo 28 uyarınca da tespit olunduğu üzere; yükün kayba ya da hasara uğramasına ilişkin olarak doğabilecek sorumluluk, hata ve ihmalden kaynaklanan mesleki sorumluluk, üçüncü kişinin uğradığı zararlara ilişkin olarak ortaya çıkabilecek sorumluluk, gümrük, kirlilik ve faaliyet sırasında güvenlik düzenlemeleri ihlalinden kaynaklanan cezalar ile soruşturma, savunma ve yargılama masraflarıdır. Bu doğrultuda, Tablo 29 uyarınca da tespit edildiği üzere, TT kulübü, lojistik üstlenenleri üzerinde doğan; yangın zararları, demirleme hasarları, liman tıkanıklıkları, enkaz kaldırma masrafları ve politik riskler dışındaki, taşımaya ve mesleki sorumluluğa ilişkin birçok riski sigorta himayesi altına almaktadır.

TT kulübü tarafından tesis edilen sorumluluk sigortasına sunulan ek himayeler ise; malik olunan ya da kiralanmış malların hasarı ya da kaybı, gemi acentesinin sorumlulukları, iş kesilmesi ve müşterek avarya ile kurtarma masrafları ile katkı paylarıdır. Bunların yanısıra TT kulübü yöneticileri, üyenin sigorta himayesi ile teminat altına alınmamış bir riskini de himaye kapsamına almayı kararlaştırabilmekte ve bu şekilde poliçede bulunan ya da öngörülemeyen olaylara ilişkin olarak üye korunabilmektedir. Bu durum, kulüp sigortalarının CMR sigortası gibi işletme sigortaları ile karşılaştırıldığında önemli bir diğer üstünlüğünü göstermektedir (Sabatino, 1994: 18). Ancak, TT kulübü tarafından sunulan sorumluluk sigortası himayesinde sorumluluğun, CMR sorumluluk sigortası himayesinde olduğunun aksine, belirli bir hukuki düzenlemeye dayanmaması, TT

kulübünün sorumluluk sigortası uygulamalarının CMR sorumluluk sigortası gibi yaygınlaşmasının önünde önemli bir engeldir.

4.2.2.1.4. ITIC Tarafından Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortası

Uluslararası Taşıma Aracıları Kulubü (International Transport Intermediaries Club; ITIC), taşıma sektöründe hizmet üretenlerin kamusal ve özel sorumluluk sigortası himayesi tesisini gerçekleştiren ve Londra'da İngiliz sigorta hukuku düzenlemeleri uyarınca kurulmuş, karşılıklı sigorta esasına dayanan bir sigorta kulübüdür. ITIC, 1925 yılında kurulan Gemi Brokerleri Koruma ve Tazmin Birliği (Shipbrokers Protection and Indemnity Association) ve 1985 yılında kurulan Taşıma Aracıları Karşılıklı Sigorta Birliği'nin (Transport Intermediaries Mutual Insurance Association) 1992 yılında birleşmesi ile kurulmuştur. Kulüp, karşılıklı sigorta kulüplerini yöneten Thomas Miller Co. Ltd. tarafından yönetilmektedir. ITIC, 100 ülkede 2.000 üyesine hizmet veren ve 2011 yılı itibariyle havuzunda 50.000.000 ABD Doları toplamış olan, dünya çapında taşıma hizmeti üretenlere sigorta himayesi sağlayan bir kulüptür.

ITIC, üyeleri arasından seçilen ve başkan, kulüp müdürü, sigorta yöneticisi, mali işler yöneticisi, genel müdür ve pazarlama yöneticisinden oluşan bir yönetim kurulu tarafından yönetilmektedir.

ITIC'ye ödenecek aidatlar, her bir üyenin; çalıştırdığı kişilere, faaliyetlerinin miktarına ve çeşidine, faaliyetlerinin sürdürüldüğü kişiler ve yerler ile teminat altına alınmasını talep ettiği risklere göre değişmektedir. ITIC, üyelerinden topladığı aidatları; kendilerine sigorta himayesi tesis etmek amacıyla kullanmasının yanısıra, TT kulübü gibi, geliri kulübü oluşturan üyelere ait olmak üzere, yapacağı yatırımlarla da değerlendirmektedir. 2011 yılı itibariyle kulüp havuzunda toplanan 46.923 ABD Dolarının; 23.243 ABD Doları üyelerin sigorta himayesi talep etmeleri nedeniyle kullanılırken, 14.566 ABD Doları işletme giderleri ve vergilendirme için harcanmış, kalan miktar ise üyeler adına yapılacak yatırımlarda kullanılmıştır (ITIC, 2012). Bunun yanısıra, 2011 yılı sonu itibariyle yapılan yatırımların toplam değeri 79.173 ABD Dolarıdır (ITIC, 2012).

ITIC, üyelerinin hata, ihmal ve kusurları nedeniyle doğabilecek "mesleki sorumlulukları" (professional liability) için de sigorta himayesi sunmakta ve bu himayenin kapsamına bu sorumluluğa ilişkin olarak doğabilecek hukuki masrafları dâhil etmektedir. Bu sigorta himayesi, yukarıda incelenen P&I kulübü, TT kulübü ve CMR sorumluluk sigortası himayelerinde olduğu gibi, yük taşıma sorumluluk sigortasına ağırlık vererek teminat altına alınan mesleki sorumluluk risklerini "çalıştırılan kişilerin hata ve ihmalleri" ile sınırlandırmamakta ve üyenin mesleğinin ifasından kaynaklanan işletmesel tüm sorumlulukları sigorta himayesi altına almaktadır.

Kulüp, mesleki faaliyetin ifasında ve yükün taşınması sırasında gerçekleşen hatanın, ihmalin ve kusurun saptanmasında "makul beceri ve özen" kriterini esas almakta ve üye işletmenin "kasıt ve hileli bir hareketi bulunmaksızın" bu kriteri yerine getirememesi durumunda oluşan zararları sigorta himayesi altına almaktadır. Mesleki sorumluluk ve yük taşıma sorumluluk sigortalarının yanısıra, taşımayı üstlenenler için hata ve ihmal ile üçüncü şahıs zararlarına karşı sorumluluk sigortası tesisi de ITIC tarafından sunulmaktadır. Ayrıca ITIC, ek ödemeler karşılığında; yönetici ve idari sorumluluk sigortası ile komisyon sigortası himayesinin yanısıra, borç tahsil hizmeti, risk önleme danışmanlığı ile hukuki ve yerel destek hizmetlerini dünyanın çeşitli yerlerinde bulunan muhabirleri aracılığıyla üyelerine sunmaktadır.

4.2.2.1.4.1. Sigorta İlişkisinin Tarafları

Karşılıklılık esasına dayalı olarak kurulan ITIC, bu özelliği nedeniyle gemi işleticilerinin sorumluluk sigortası himayesini gerçekleştiren P&I kulüpleri ve gemi işleticileri, liman işleticileri, taşıma ve lojistik üstleneler ile terminal işleticilerinin sorumluluk ve mal sigortası himayesini gerçekleştiren TT kulübüne benzer bir yapıya sahiptir. Nitekim taşıma sektöründe hizmet veren tüm işletmelerin üye olabileceği ITIC'de, sigorta kulübünü oluşturarak bir anlamda sigortacı sıfatını haiz olan üyeler, aynı zamanda kulüp sigortası ile ITIC 2012 Kuralları'nın 2. maddesi uyarınca mesleki sorumlulukları, 3. maddesi uyarınca malları ve ekipmanları ile 4. ve 5. maddesi uyarınca yük taşımadan kaynaklanan sorumlulukları himaye altına alınmış sigortalılardır.

P&I ve TT kulübüne göre çok daha geniş bir kitleyi üye olarak kabul eden ITIC'de, üyelik süreci ITIC 2012 Kuralları'nın 14. vd. maddeleri uyarınca düzenlenmektedir. Bu hükümler uyarınca süreç, üyenin işletmesinin faaliyetleri ile teminat altına alınmasını talep ettiği riskleri kulüp yöneticilerine bildirmesiyle başlamaktadır[132]. ITIC, teklif üzerine üyeye, kendisi için belirlemiş olduğu aidatı ve üyelik sözleşmesini iletmektedir. Üyenin aidat miktarına ilişkin teklifi kabulü ile üyelik süreci tamamlanmaktadır. Kuralların 14/7. maddesi uyarınca, kulüp takdir yetkisi tamamen kendisinde olmak ve herhangi bir neden ileri sürmek zorunda olmaksızın, bir işletmenin üyelik teklifini reddedebilmektedir.

ITIC 2012 Kuralları'nın 1.5. maddesi uyarınca kulübün sorumluluk sigortası himayesinde devreye girebilmesi, ancak sigortalısının önce zarar gören üçüncü tarafa ödeme yapması durumunda mümkün olmaktadır. Ancak kulüp yöneticileri, tamamen kendi takdirleri doğrultusunda, üçüncü şahsa yapılacak ödemenin doğrudan kulüp tarafından gerçekleştirilmesini sağlayabilirler.

4.2.2.1.4.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı

Tablo 30, ITIC'nin, 2012 Kuralları kapsamında sunduğu sorumluluk sigortası himayesini; hukuki dayanağı, kapsamı, kapsamı dışında kalan riskler ile zarara uğrayan hak sahibine, sorumluluk sigortası himayesi tesis eden kulübe ve sigorta ettiren üyeye atfettiği hak ve yükümlülükler ile ihbar ve zamanaşımı süreleri açısından değerlendirmektedir.

[132] Kurallar'ın 14/3. maddesi uyarınca bildirilmesi gereken bilgiler; işletmenin ünvanı, ortakların isimleri, sigorta süresi, işletme tarafından sigortalanmış hizmetler, kulüp tarafından işletmenin daha önce teminat altına alınmış riskleri, sigortalanan şeyin konusuna ilişkin muafiyetler, sigortaya ilişkin tesis edilmesi istenen özel şartlar, ödenebilir prim ile primin hangi kur üzerinden ödenebileceğidir.

Tablo 30: ITIC'nin Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	- Taşımayı üstlenenlerin ve özellikle taşıma işleri komisyoncularının sorumlulukları uluslararası **yeknesak bir norm ile düzenlenmediğinden belirsizdir.** - Ulusal hukuklar ya da tekli taşıma sistemlerini düzenleyen uluslararası normlar uyarınca sorumluluk belirlenmektedir.
Kapsamı	ITIC'nin sunduğu sigorta himayesi beşe ayrılmaktadır; **a) Mesleki sorumluluk sigortası** (m.2); - Hizmetlerin yerine getirilmesinde ihmallerden, - Çalışanlardan birinin sigortalı hizmetlerin yerine getirilmesi sırasında gerçekleştirmiş olduğu, sigortalı dışında birine menfaat sağlamaya yönelik ve ciro edilebilir kıymetli evraklara ilişkin olmayan hileli hareketlerinden, gizliliğin, patent ve marka haklarının iyi niyetli ihlallerinden, sigortalının zilyetliği altındaki bilgi, belge ve bilgisayar kayıtlarının kaybından ya da zarara uğramasından, - Kazaya dâhil olan bir yükün depolama, söküm ya da işaretlenmesi masraflarından, - Yükün karantina ve yok edilmesi masraflarından, - Limanda bir gemi tarafından gerçekleştirilen hasarın onarım masraflarından, - İşletmenin olağan giderlerine ilişkin olarak ve kulüp yöneticileri tarafından yazılı bir şekilde onaylanan tazmin ödemelerinden, - Cezalar, vergiler ve gümrük resimlerinden, yükün hiç teslim edilmemesi ya da kısa zamanda veya geç tesliminden kaynaklanan zararlardan, - Sigortalının denetimi altında bulunmayan kişilerin gerçekleştirdiği kaçakçılıktan, - Göç, petrol ve diğer tehlikeli maddelerle kirlilik ve yükün ihracat ve ithalatına ilişkin hazırlanan düzenlemelere aykırılıktan, - Üçüncü taraf malına verilen fiziksel kayıp ve zararlardan, - Üçüncü tarafın ölüm, yaralanma ve hastalığından kaynaklanan sorumlulukları teminat altına almaktadır. **b) Yük taşıma sorumluluk sigortası** (m.4); - Yükün doğrudan ya da dolaylı hasar veya kaybından ve buna ilişkin olarak ödenmesi gereken masraflardan, - Yükün taşınması esnasındaki hata ve ihmallerden (sözleşmesel yükümlülüklerin yerine getirilmesi sırasında gecikme, sözleşmesel yükümlülüklere aykırı bir şekilde yükün teslimi, sözleşmesel yükümlülüklerin yerine getirilmesinde hata, yanlış beyan nedeni ile yükün fiziksel kaybı ya da hasara uğraması ile bu durumlar nedeniyle ortaya çıkacak masraflar, sözleşme dışı olarak üçüncü kişi can ve mallarına verilen zararlar,) kaynaklanan sorumlulukları teminat altına almaktadır. **c) Taşımayı üstlenenler için hata ve ihmal sigortası** (m.5); - Sözleşmesel yükümlülüklerin ifasında gecikmeden, - Sözleşmesel yükümlülüklere aykırı olarak yükün tesliminde gecikmeden, - Sözleşmesel yükümlülüklerin yerine getirilmesinde hatadan (yük üzerinde fiziksel hasara bağlı olarak gerçekleşecek maddi kayıplar hariç), - Konşimento ya da taşımaya veya elleçlemeye ilişkin diğer belgelerde yer alan yanlış ya da eksik bilgi nedeniyle yüklerde meydana gelebilecek hasar veya kayıptan, - Yukarıdaki sorumluluklara ilişkin olarak doğabilecek masraflardan kaynaklanan sorumlulukları teminat altına almaktadır. **d) Üçüncü şahıs sorumluluk sigortası** (m.6); - Üçüncü kişinin malının kayıp ya da hasarına ilişkin olarak ortaya çıkabilecek sözleşme dışı sorumluluktan ve böyle bir sorumluluğa ilişkin olarak ortaya çıkabilecek dolaylı kayıplardan,

Tablo 30: ITIC'nin Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Kapsamı	- Üçüncü kişinin ölüm, yaralanma ve hastalanmasına neden olan sözleşme dışı sorumluluktan ve böyle bir sorumluluğa ilişkin olarak ortaya çıkabilecek dolaylı (hastane, cenaze ve tedavi masrafları da dâhil olmak üzere) kayıplardan, - Sigortalı hizmetlerin kiralanması veya satımını konu alan ya da alt sözleşenle yapılacak veya ortaklarla yapılacak sözleşmelerde sigortalı ya da ortağı dışında üçüncü bir kişiye karşı sorumluluk doğuran sözleşmesel zararlardan, - Alt sözleşeni ya da ortağın dolaylı zararlarını da içermek üzere mallarda gerçekleşen fiziksel hasarlara ilişkin olarak ortaya çıkabilecek sözleşmesel zararlardan, - Yukarıdaki sorumluluklara ilişkin olarak doğabilecek masraflardan kaynaklanan sorumlulukları teminat altına almaktadır. **e) Ceza ve vergilere ilişkin sorumluluk sigortası** (m.7); - Gümrükte gerçekleşen ceza ve vergilerden, - Üçüncü kişiye ait olan mala el konulması nedeniyle doğan sorumluluğa ilişkin ödenmesi gereken ceza ve vergilerden, - Yukarıda belirtilen ceza ve vergilere ilişkin olarak ortaya çıkan masraflar ile araştırma ve savunma, tazminatın hafifletmesi çalışmaları, satış, doğru yere aktarma, müşterek avarya ve kurtarma ile taşımanın tamamlanması amacıyla yapılan masraflardan, - Yüklerin ya da ekipmanların ihracat ve ithalatından, muhaceretten, çalışma şartlarında güvenlikten ve yükün ya da donanımların fiziksel kayıp ya da hasarından oluşan kirlilikten ortaya çıkan masraflardan kaynaklanan sorumlulukları teminat altına almaktadır. - Teminat altına alınan sorumluluk poliçede açıkça belirtilen sınırda, böyle bir sınır belirtilmemişse giriş belgesinde belirtilen sınırda, böyle bir sınır da belirtilmemişse 250.000 ABD Doları ya da bu miktara eşit başka bir kur uyarınca hesaplanacak değere eşittir (m.1.7.3.).
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	**a) Kuralların 3. maddesi uyarınca mesleki sorumluluk sigortasına ilişkin olarak düzenlenen özel muafiyet nedenleri;** - Sigortalıya yöneltilen ve sigorta süresi içerisinde kulüp yöneticilerine ihbar edilen veya sigorta süresinin bitiminden sonra yöneltilipte sigorta süresi içerisinde kulüp yöneticilerine ihbar edilmiş olan talepler dışındaki talepler (m.3/2), - Kusura dayanmayan sorumluluğa ilişkin talepler (m.3/3), - Sigortalı tarafından ya da onun adına sahip olunan, işletilen ya da kullanılan veya sigortalının denetimi altında kullanılan mallara ilişkin kayıp veya hasar talepleri (m.3/4), - Kurallarda öngörülen sorumluluk sınırlandırmalarını ortadan kaldıran ya da yükümlülükleri ağırlaştıran sözleşmelere ilişkin olan talepler (m.3/5), - Gümrük taahhütlerini ihlalden doğrudan ya da dolaylı olarak kaynaklanan risklere ilişkin talepler (m.3/7) - Sigortalı tarafından aslen yerine getirilmedikçe himaye altına alınan hizmetin başlamasından ya da bırakılmasından veya gecikmesinden kaynaklanan talepler (m.3/8), - Kulüp yöneticilerinin takdirine göre doğması muhtemel görünen masrafların üzerinde kalan masraflar (m.3/10) - Sigorta sözleşmesi içerisinde doğmayan ve tamiri mümkün görülmeyen hasarlı kargonun tasfiyesine ilişkin masraflar dışında kalan masraflar (m.3/11) **b) Kuralların 4., 5.,6. ve 7. maddeleri uyarınca düzenlenen sorumluluk sigortası himayelerine ilişkin olarak düzenlenen özel muafiyet nedenleri**; - Sigortalıya karşı yöneltilen ve sigorta süresi içerisinde kulüp yöneticilerine ihbar edilen veya sigorta süresinin bitiminden sonra yöneltilipte sigorta süresi içerisinde kulüp yöneticilerine ihbar edilmiş olan talepler dışındaki talepler (m.8/2), - Uluslararası taşıma sözleşmeleri veya ulusal taşıma düzenlemelerinin emredici düzenlemeleri karşısında tesis edilecek ya da kulüp yöneticileri tarafından onaylanan özel taşıma sözleşmelerine ilişkin sorumluluklar dışında kalan talepler (m.8/3), - Hak sahibi tarafından beyan edilenin üzerinde kalan veya fiili taşımayı karşılamayan yanlış konşimento düzenlemelerine ilişkin talepler (m.8/4),

Tablo 30: ITIC'nin Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

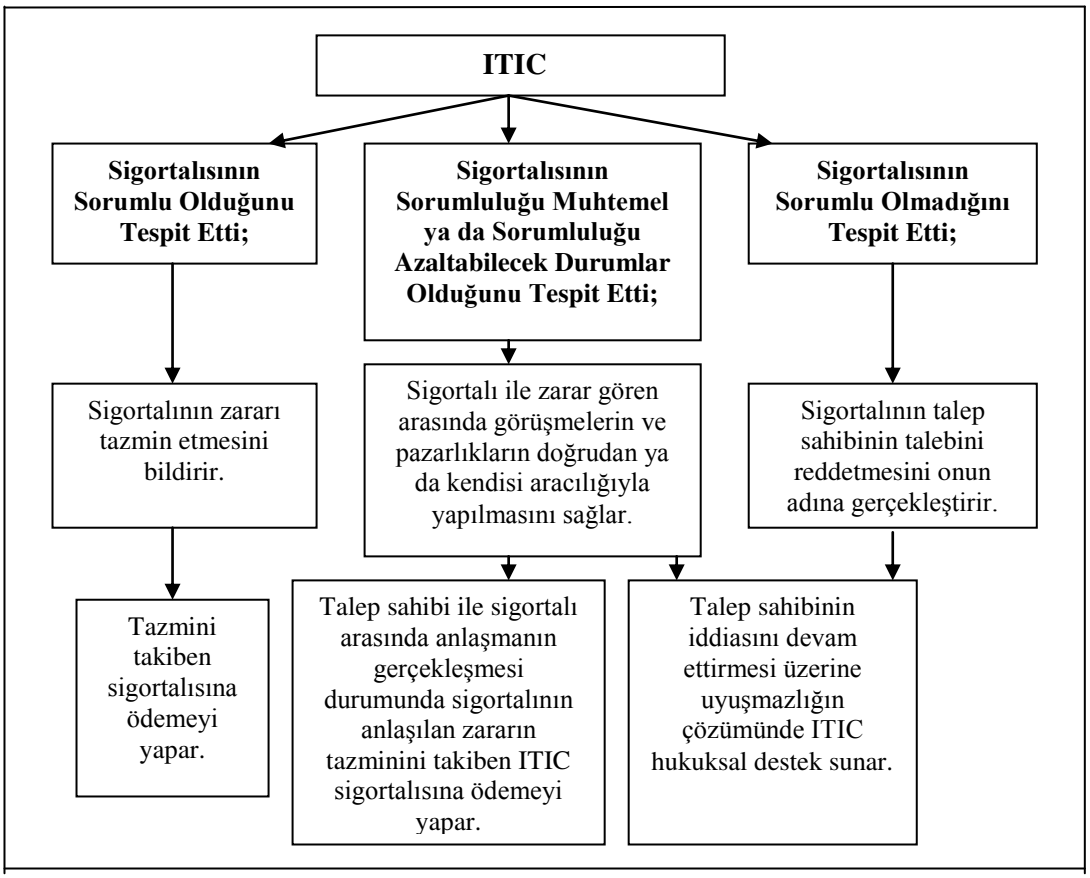
İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Sigorta poliçesinde açıkça belirtilmedikçe külçe, değerli taş, mücevher, metal, nakit para veya tahvil ya da envanter taşımalarından doğan talepler (aksi sözleşmede belirtilmedikçe tütün ve tütün ürünleri, şarap, mücevher, külçe, değerli metal, değerli sanat eseri, bilgisayar, elektronik ürün ve cep telefonu taşımalarında kulüp 100.000 ABD Dolarına kadar sigorta himayesi tesis etmektedir.) (m.8/5), - Makul özen gösterilmesine rağmen, kişisel eylemlerden taşımanın etkileneceğinin öngörülemeyecek olması ya da müşterinin bir taşımayı üstlenen olması veya yük sigortasının kişisel olarak yazılı talep edilmiş olması durumları haricinde kişisel eylemlerden doğan talepler (m.8/6), - Konşimentodaki ya da benzeri taşıma belgelerindeki yanlış beyanlara bağlı olarak doğan ya da artan sorumluluğa ilişkin talepler (m.8/7), - Müşteri tarafından verilen özel talimatlara bağlı olarak doğan gecikmeye ilişkin talepler (m.8/8), - Alt sözleşme ile asıl sözleşmenin aynı sorumluluk süresi içerisinde geçerli olduğu ve alt sözleşenin sigortalının acentesi olmadığı durumlar hariç; Afganistan, İran, Irak, Libnan, Suriye, Yemen ve Afrika'daki tüm devletlere yapılan taşımalara ilişkin talepler (m.8/9), - ABD ya da Kanada'da şase veya römorku sigortalıya ait ya da sigortalı tarafından kiralanmış olan araçlara ilişkin olarak ortaya çıkan talepler (m.8/11), - Ortak hizmet için ortak dışında bir kişiye taşıma ya da elleçleme ekipmanının kiralanmasından veya bu ekipmanların hasar ya da kaybı nedeniyle meydana gelen zararlara ilişkin talepler (m.8/12), - Bir satış sözleşmesi uyarınca sigortalının bir ekipman üzerindeki menfaatinin başkası üzerine geçtiği durumlar (m.8/14), - Kulübe giriş belgesinde yerleri açıkça belirtilmedikçe sahip olunan ya da kiralanan binalara ilişkin olarak oluşan talepler (m.8/15), - IATA tarafından yapılan tanım kapsamında havayolu ile tehlikeli madde taşımasına ilişkin olarak üçüncü kişiler hesabında doğan zararlar (m.8/16). **c) Kuralların 3., 4., 5., 6. ve 7. maddeleri uyarınca düzenlenen sorumluluk sigortası himayelerine ilişkin genel muafiyet nedenleri;** - İyi niyetli olmayan, kasıtlı ve umursamazca yol açılan talepler (m.13/2), - Gemi, taşıt ya da hava aracının seyri, tasfiyesi, yerinden kaldırılması, işletim ve yönetiminin sonucu olarak ortaya çıkan riskler (m.13/3), - Sigortalının işveren olarak ya da çalışanlarının işçi sıfatıyla sahip oldukları yükümlülükleri ihlalinden kaynaklanan riskler (m.13/4), - Karayolu taşıtlarının ya da benzer diğer taşıma araçlarının sahipliğinden, kiralanmasından, işletiminden ya da kullanımından doğan riskler (aksi idareciler tarafından yazılı bir şekilde kararlaştırılmadıkça) (m.13/5), - Kulübün diğer bir üyesi tarafından yöneltilen talepler (m.13/7), - Üyenin kendi işletmesinin ortağı, iştirakçisi ya da bu üyenin işletmesinin işletimine ilişkin olarak esaslı ve ekonomik faydaları olan kişilerin yöneltmiş olduğu talepler (m.13/8), - Çifte sigortanın varlığı durumunda diğer sigorta işletmesinin karşılayacağı riskler (m.13/9), - Sigortalının kendisinin, alt acentenlerinin ya da alt sözleşenlerinin sigortalı hesabına ödeyeceği / tahsil edeceği paralara ilişkin çıkacak riskler (m.13/12), - Radyoaktif ve nükleer riskler (m.13/15), - Sigorta dönemi haricinde gerçekleşen ya da kirliliğin gerçekleşmesinden 12 ay sonra yöneltilen ya da gerçekleştiği ilk andan itibaren 7 gün içerisinde haberdar olunmayan kirlilik talepleri, - Hukuka aykırı ticaretten kaynaklanan riskler (m.13/20) ya da nakit ya da ciro edilebilir belgelere ilişkin doğabilecek riskler (m. 13/23), - Savaş, istila, yabancı düşmanların eylemleri, sabotaj, devrim, sivil savaş, terörist eylemler nedeniyle ortaya çıkabilecek riskler (m.13/24), - Kulübün Birleşmiş Milletlerin, Avrupa Birliği'nin, İngiltere ve ABD'nin düzenlemelerine aykırı gelmesine neden olabilecek riskler (m.13/31), - Asbestozun varlığı ya da taşınması nedeniyle ortaya çıkan riskler (m.13/32),

Tablo 30: ITIC'nin Kulüp Sigortası Kapsamında Üyelerine Sunduğu Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Sigorta Ettiren ve Sigortalı Üyeye Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Kulüp yöneticilerinin rücuya ilişkin tüm haklarını saklı tutmak yükümlülüğü (m.13/26), - Kulüp yöneticilerinin sigortalanan şeye ilişkin olarak denetim yapabilmesine olanak sağlayacak makul düzeni tesis etmek yükümlülüğü (m.13/30), - Sigorta himayesi altına alınan faaliyetlerine ilişkin olarak tüm esaslı bilgileri ve bu bilgilere ilişkin gerçekleşecek değişiklikleri bildirmek yükümlülüğü (m.17/1), -Sigorta döneminin bitiminden en geç 30 gün önce ihbarda bulunmak kaydıyla sigorta ilişkisini sona erdirmek hakkı (m.16/5), - Aidat ödeme yükümlülüğü (m.21). - Yöneltilen talebin karşılanmasında kulüp ile işbirliği halinde hareket etmek yükümlülüğü (m.28/4)
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Düzenlenmemiştir.
Kulübe Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Ödenecek aidat ve tesis edilecek sigorta himayesi üzerinde anlaşılması ile olabildiğince kısa zamanda kulübe giriş belgesini cirolayarak sigorta süresinin başlangıcını tesis etmek yükümlülüğü (m.14/5), - Herhangi bir neden göstermeksizin bir üyeyi kulübe kabul etmeme hakkı (m. 14/7), - Sigorta döneminin bitiminden en geç 60 gün önce ihbarda bulunmak kaydıyla ve herhangi bir gerekçe ileri sürmek durumunda kalmaksızın sigorta ilişkisini feshetmek hakkı (m.16/5), - Sigorta aidatlarının ödenmemesi durumunda ilk aşamada 14 gün süre verip, aidatlarının ödenmesini talep etmek kaydıyla sigorta ilişkisini sona erdirmek hakkı (m.18/3), - Yöneltilen talebin karşılanması için ve tamamen kulüp yöneticilerinin takdirinde olacak şekilde avukat, bilirkişi gibi talebe ilişkin olarak görüş verebilecek kişileri atama hakkı (m.30/2), - Yöneltilen talepleri karşılama yükümlülüğü (m.31), - Üye sigortalının haklarına halef olma hakkı (m.33/4).
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Bir sonraki sigorta yılı başlamadan en geç 60 gün önce ihbarda bulunmak kaydıyla, sigorta himayesinin kapsamı daraltılabilecek ya da arttırılabilecektir (m.16/3), - Sorumluluğu doğuracak olaya ilişkin ihbarın, sigortalı tarafından olayın öğrenildiği anda derhal yapılması gerekmektedir (m.28) (süresinde ihbar yapılmamış olması durumunda, yöneticilerin takdiri ile ITIC sigortalının teminat altına alınmış olan riskini tazmin etmeyebilecektir), - ITIC'nin vurguladığı noktalardan biri; üyenin sorumluluğu, ITIC uzmanları ile görüşmeden hemen kabul etmemesi ve hatta konuya ilişkin olarak zarar görenden özür dahi dilememesidir.

ITIC'nin, riskin gerçekleşmesi sonrasında yukarıda açıklanan ve kuralların 30. maddesi uyarınca gerçekleştirdiği tespit sonrasında üç olasılık ortaya çıkmaktadır. Bunlar; sigortalı üyenin sorumlu olduğu, muhtemelen sorumsuz olduğu ya da sorumlu olmadığı olasılıklarıdır. Bu durumda ITIC tarafından işletilecek sigorta himayesi, Şekil 18 ile tespit edilmektedir. Şekil incelendiğinde, ITIC'nin, takdiri tamamen kendisine ait olmak üzere; sigortalısının sorumlu olduğunu, muhtemelen sorumlu olduğunu ve sorumlu olmadığını tespit ettikten sonra, sadece zararın tazmini aşamasında devreye girmediğini, tarafların anlaşması ya da anlaşamamaları durumunda sigortalıya hukuksal destek sağlanması aşamalarında da hizmet verdiği değerlendirilmektedir.

Şekil 18: ITIC Tarafından Gerçekleştirilen Sigorta Himayesi



4.2.2.1.4.3. Sigorta Himayesinin Çoklu Taşıma Kapsamında Değerlendirilmesi

ITIC, yukarıda incelenen P&I ve TT kulüplerinin üyelerine sundukları sorumluluk sigortası himayesine kıyasen çok daha kapsamlı bir himayeyi, özellikle "mesleki sorumluluk sigortası" himayesine yoğunlaşmak suretiyle ve herhangi bir sınırlamaya tabi olmaksızın taşıma ve lojistik hizmeti üreten tüm işletmelere sunmaktadır. Dolayısıyla üye çevresi en dar olan P&I kulübü ve bu kulübü takiben gemi işleticilerinin yanısıra; liman işleticileri, taşıma ve lojistik üstlenenler ile terminal işleticilerini de üyelik kapsamı içerisine alan ve amacı çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının sorumluluk sigortası himayesi tesisi olmasına rağmen bir kurallar kitabı dahi bulunmayan TT Kulübü ile karşılaştırıldığında, küresel ölçekte en geniş üye kesimine hitap etmekle en düzenli ve en kapsamlı sigorta himayesinin ITIC'de bulunduğu değerlendirilmektedir.

ITIC, çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin ve genelde çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının kapsam içerisine alındığı bir sorumluluk sigortası modeli tesis etmekte ve bu sigorta modelini bu kişilerin; yük taşımadan kaynaklanan sorumluluklarının yanısıra, mesleki faaliyetlerinin ifasından kaynaklanan sorumluluklarını da himaye altına almak suretiyle oluşturmaktadır. Bu yönüyle ITIC'nin çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularına, incelenen diğer kulüp sigortaları ile karşılaştırıldığında, en geniş kapsamlı sorumluluk sigortası himayesini sunduğu sonucuna varılmaktadır. Ancak, himaye altına alınan sorumluluğun yeknesak bir norma göre belirlenemeyecek olması, ITIC tarafından, Şekil 18 uyarınca yapılacak sorumluluk tespitinin her somut olaya göre farklılaşmasına neden olmaktadır. Bu durum uygulamada, çoklu taşımayı üstlenen işletici olarak da faaliyet gösteren taşıma işleri komisyoncularının, ITIC'ye üye diğer işletmelere göre daha yüksek aidatla kulüp sigortası himayesinden faydalanmalarına yol açmaktadır.

Tüm bunların yanısıra, ITIC 2012 Kuralları'nın 8/3. maddesi uyarınca; "*uluslararası taşıma sözleşmeleri veya ulusal taşıma düzenlemelerinin emredici düzenlemeleri karşısında tesis edilecek ya da kulüp yöneticileri tarafından onaylanan özel taşıma sözleşmelerine ilişkin sorumluluklar dışında kalan talepler*" kulübün

sunmuş olduğu sigorta himayesinin kapsamı dışında bırakılmış ve çoklu taşıma için hâlihazırda kabul edilmiş emredici uluslararası taşıma sözleşmesi bulunmadığından, kulübün himaye altına aldığı talepler uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemelerinden kaynaklanan sorumluluklarla sınırlı tutulmuştur.

4.2.2.2. Türkiye'de Taşıma ve Mesleki Sorumluluk Risklerine İlişkin Olarak Gerçekleştirilen Sorumluluk Sigortaları

Türkiye'de sorumluluk sigortalarının başlangıcı toplumun sigorta bilincine başvurması sonucu olarak değil, kanuni zorlamalar ile gerçekleşmiştir (Sergici, 1977: 66). Bunun ilk örneği halen yürürlükte olan 1953 tarihli Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanunun motorlu kara nakil vasıtalarına sorumluluk sigortası yapılmasına dair 51. maddesi ile başlayan trafik sigortalarıdır. Bu sigorta, CMR paralelinde, KTK içinde ve İsviçre Karayolu Trafik Kanunu esas alınarak düzenlenmiştir. 6762 sayılı TTK ile ise çok sınırlı ve sistematik olmayan bir şekilde sorumluk sigortalarına yer verilmiştir.

Sorumluluk sigortası, Türk hukukunda ilk defa 6102 sayılı TTK'nın 1473. ve 1486. maddeleri arasında sistematik bir şekilde düzenlenmiştir. 6102 sayılı TTK'nın 1473. maddesi uyarınca; "*sigortacı sorumluluk sigortası ile aksine sözleşme yoksa sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder*" denilmektedir. 6102 sayılı TTK'nın sorumluluk sigortasına ilişkin olarak öne çıkan hükümleri; hukuki korumayı düzenleyen 1474. madde hükmü, sigortalının sorumluluğunu gerektirecek olayı 10 gün içinde bildirmesini gerekli kılan 1475. madde hükmü, sigortalının kasten yol açtığı zararların tazmin edilmeyeceğini düzenleyen 1477. madde hükmü, zarar görenin sigortalıya doğrudan dava açma hakkını düzenleyen 1478. madde hükmü ve zarar gören üçüncü kişiye olayın gerçekleştiği tarihten itibaren 10 yıl içinde başvuru hakkı tanıyan 1482. madde hükmüdür.

6102 sayılı TTK'nın 1485. maddesinin atfıyla sorumluluk sigortasına uygulanabilecek diğer hükümler; başkası lehine sigortayı düzenleyen 1454. madde, müşterek sigortayı düzenleyen 1458. madde ve zarar görenin mal ve zararın

gerçekleştiği yerde değişiklik yapmaması görevini düzenleyen 1471. madde hükümleridir. 6102 sayılı TTK, gelişen teknolojiye hukuk normlarını uyumlaştırmak suretiyle yer vermiş olduğu 1526. maddesinde "… *sigorta poliçesinin imzası elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabilir*" demek suretiyle, sigorta poliçesinin elektronik ortamda düzenlenmesine de imkan tanımaktadır (Atamer, 2012).

Sorumluluk sigortaları Türk hukuku uyarınca özel, zorunlu ve mesleki sorumluluk sigortaları olmak üzere üçlü bir sınıflandırma uyarınca incelenmektedir. *Özel sorumluluk sigortaları* devletin müdahale etmediği ve kişiler arasındaki özel hukuku ilgilendirir ilişkilerde, bir kişinin diğer kişiye vermesi muhtemel zararların sigorta himayesi altına alması amacı ile geliştirilmiştir. Özel sorumluluk sigortaları; genellikle sigorta ettirenin birlikte oturduğu eşi ile velayeti altındaki çocuklarının eylemlerinden, yardımcı şahıslarının hizmetlerinden, sporcuların, hayvan sahiplerinin, ev ve arsa sahipleri ile zilyetlerinin bu nedenlerden üçüncü kişiye verecekleri zararı güvenceye alan sigorta türüdür (Ulaş, 1998: 488).

Mesleki sorumluluk sigortaları ise Türkiye'de kanun düzeyinde düzenlenmemekte ancak son yıllarda genel şartlar çerçevesinde şekillenmektedir. Zorunlu mesleki sorumluluk sigortaları, yukarıda incelendiği gibi, Türkiye'de özellikle son yıllarda yaygınlaşmaktadır. Ünan (2006: 35), yasada özel olarak düzenlenmeyen ve hatta mevcut olmayan (Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası ve Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası gibi) sorumluluklar için genel şartlar ile sigorta zorunluluğu getirilmesini ve bu sigortalar için kusursuz sorumluluk teminatı öngörülmesini eleştirmektedir.

Zorunlu sorumluluk sigortaları ilk defa kanun düzeyinde 6102 sayılı TTK'nın 1483. maddesi uyarınca düzenlenmiş ve "*diğer kanunlardaki hükümler saklı kalmak üzere sigortacılar faaliyet gösterdikleri dalların kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınamayacaklardır*" denilmiştir. Kanunun 1483. maddesinde "*sigortacılar, diğer kanunlardaki hükümler saklı kalmak üzere, faaliyet gösterdikleri dalların kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınamazlar*" ve 1484/1. maddesinde "*sigortacı, sigortalıya karşı ifa borcundan tamamen veya kısmen kurtulmuş olsa da, zarar gören bakımından ifa borcu, zorunlu sigorta miktarına kadar devam eder*" denilmek suretiyle, zorunlu sorumluluk

sigortalarının esasları sınırlı maddelerle düzenlenmiştir. Bunun yanısıra, sorumluluk sigortalarına ilişkin olarak düzenlenen ve yukarıda belirtilen genel hükümlerin de, kıyasen zorunlu sorumluluk sigortalarına uygulanabileceği belirtilmektedir (Yazıcıoğlu, 2012).

Zorunlu sorumluluk sigortalarının, 6102 sayılı TTK ile kanun düzeyinde düzenlenmesi önemlidir. Nitekim 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 13/1. maddesinde; "*Bakanlar Kurulu, kamu yararı açısından gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigortalar ihdas edebilir*" denilmekle, zorunlu sorumluluk sigortalarının tesisi yetkisi Bakanlar Kurulu'na tanımıştır. Ancak bu madde, Anayasa'nın 48. maddesinde[133] öngörülen sözleşme hürriyetinin, Anayasa'nın sadece 13. maddesinde[134] öngörülen nedenlerle ve kanunla (dolayısıyla sadece TBMM'nin tasarrufu ile) sınırlandırılabilmesi düzenlemelerine aykırıdır (Yazıcıoğlu, 2012). Örneğin Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın A1. maddesinde sigorta himayesinin konusunu; 11/3/2010 tarih ve 2010/190 sayılı Tehlikeli Maddeler için Yaptırılacak Sorumluluk Sigortaları Hakkında Karar'ın ikinci maddesinde sayılan maddelerin ve bu maddelerle ilgili faaliyetlerin teşkil ettiği ifade edilmektedir. Tehlikeli maddeler için yaptırılacak zorunlu sorumluluk sigortasının Anayasa uyarınca TBMM tarafından hazırlanacak bir kanun yerine, Bakanlar Kurulu tarafından hazırlanan bir karara dayandırılması, yukarıdaki Anayasal düzenlemelere aykırılık teşkil etmektedir. Bunun gibi, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanarak, 14.11.2010 tarihli ve 27759 sayılı Resmi Gazete'de yayımlamak suretiyle yürürlüğe giren Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik'in 5/2. maddesi uyarınca; "*bu yönetmelik kapsamındaki liman tesislerine gelen tüm gemilerin, deniz alacaklarına karşı geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmalarının zorunlu kılınması*", sözleşme hürriyetinin ancak kanun ile

[133] Anayasa'nın 48. maddesi uyarınca: "*Herkes, dilediği alanda çalışma ve sözleşme hürriyetlerine sahiptir. Özel teşebbüsler kurmak serbesttir. Devlet, özel teşebbüslerin millî ekonominin gereklerine ve sosyal amaçlara uygun yürümesini, güvenlik ve kararlılık içinde çalışmasını sağlayacak tedbirleri alır* " denilmektedir.

[134] Anayasa'nın 13. maddesi uyarınca: "*Temel hak ve hürriyetler, özlerine dokunulmaksızın yalnızca Anayasanın ilgili maddelerinde belirtilen sebeplere bağlı olarak ve ancak kanunla sınırlanabilir. Bu sınırlamalar, Anayasanın sözüne ve ruhuna, demokratik toplum düzeninin ve lâik Cumhuriyetin gereklerine ve ölçülülük ilkesine aykırı olamaz*" denilmektedir.

sınırlandırılabileceğine ilişkin Anayasal düzenlemeye yine aykırılık teşkil etmektedir.

Taşıma ve mesleki sorumluluk risklerine ilişkin olarak Türkiye'de sıklıkla gerçekleştirilen sorumluluk sigortaları uygulamaları, çalışmanın bu bölümünde; (i) karayolu taşımasına ilişkin olarak gerçekleştirilen motorlu kara taşıtları ihtiyari mali sorumluluk sigortası ve zorunlu trafik mali sorumluluk sigortası, (ii) denizyolu taşımasına ilişkin olarak gerçekleştirilen denizyolu yolcu taşımacılığı zorunlu mali sorumluluk sigortası, (iii) havayolu taşımasına ilişkin olarak gerçekleştirilen Türk hava sahasında uçuş yapan Türk ve yabancı sivil hava araçlarının yaptırması gereken üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası, (iv) mesleki sorumluluk sigortası ve (v) üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk sigortası uygulamaları başlıkları altında incelenmiştir.

4.2.2.2.1. Zorunlu Trafik Mali Sorumluluk Sigortası

Motorlu bir aracın karayolunda işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına neden olması halinde, o aracın işleticisinin zarara uğrayan üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu belirli sınırlar dâhilinde karşılamayı amaçlayan ve yasaca yapılması zorunlu kılınan sorumluluk sigortası türüne zorunlu trafik mali sorumluluk sigortası denilmektedir (Ulaş, 1998: 535).

Zorunlu trafik mali sorumluluk sigortası ilk defa 1953 yılında 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile düzenlenmiştir. Bu kanun, 18.10.1983 tarih ve 18195 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile yürürlükten kaldırılmış ve bu kanunun 91. maddesi ile zorunlu trafik mali sorumluluk sigortası düzenlenmiştir. Bu madde hükmü uyarınca; "*işletenlerin, bu kanunun 85. maddesinin birinci fıkrasına göre tesis edilen sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere, mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur*" denilmekle, 85. maddede yer alan "*bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir işletme unvanı veya işletme adı altında veya bu işletme tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu*

işletmenin sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumludur" hükmüne atıfta bulunmak suretiyle, bu madde uyarınca tesis edilen sorumluluğun sigorta himayesi altına alınması zorunlu tutulmuştur.

KTK'nın 18. maddesi uyarınca; "*taşıyıcılar, yolcuya gelebilecek bedenî zararlar için bu kanunun 17. maddesinden doğan sorumluluklarını sigorta ettirmek zorundadır*" denilmekle, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşıyıcılarının *"duraklamalar dâhil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da yüklerin zarara uğramasından*" doğan sorumlulukları için de mali sorumluluk sigortası tesisi zorunlu tutulmuştur. KTK'ya dayanarak hazırlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 49. maddesi uyarınca da; "*taşıt belgelerinde kayıtlı öz mal ve akdi tüm taşıtları için Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırmayan yetki belgesi sahipleri yolcu taşımacılığı yapamaz*" denilmekle, bu sigorta tesisi karayolu ile yolcu taşımacılığı için ön şart olarak belirlenmiştir.

Sorumluluğun kapsamının belirli sınırlar içerisinde Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. ve KTK'nın 17. maddesi uyarınca çizilmesi ve bu çerçeve uyarınca çizilen sorumluluğun, Karayolu Trafik Kanunu'nun 91. ve KTK'nın 18. maddeleri uyarınca sorumluluk sigortası himayesi altına alınacağının hükmedilmesi, Türkiye'de karayolu taşımacılığına ilişkin olarak benimsenen sigorta uygulamasının, yukarıda incelenen CMR sigortasına paralel olduğu sonucunu doğurmaktadır. Bu durum aynı zamanda çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun belirli bir hukuk normuna dayanan sorumluluğunun, zorunlu olarak sigorta ile himaye altına alınmasına ilişkin modelin oluşturulması açısından da önem taşımaktadır.

Karayolu Trafik Kanunu ve KTK düzenlemelerini takiben ve bu düzenlemelere dayanarak, 19.01.2004 tarihli "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" yayımlanmıştır. Tablo 31, Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda öngörülen sorumluluk sigortası himayesini; hukuki dayanağı, kapsamı, kapsamı dışında kalan riskler ile zarara uğrayan hak sahibine, sorumluluk sigortası himayesi tesis eden sigorta

işletmesine ve sigorta ettirene atfettiği hak ve yükümlülükler ile ihbar ve zamanaşımı süreleri açısından değerlendirmektedir.

Günümüzde halen ayrıntılı olarak düzenlenen tek sorumluluk sigortası türü, yapılması kanunen zorunlu tutulduğundan, zorunlu trafik mali sorumluluk sigortasıdır. Ancak, zorunlu trafik mali sorumluluk sigortası teminatı Tablo 31 uyarınca tespit edildiği gibi, sigorta himayesi kapsamı içerisinde kaldığı tespit edilen maddi zararlar ile sınırlıdır. Nitekim Karayolları Trafik Kanunu'nun 92/f. maddesi hükmüyle, açıkça manevi tazminat taleplerinin sigorta himayesinin kapsamı dışında kaldığı düzenlenmektedir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de 21.11.1996 tarih ve 1996/7758 Esas ile 1979/8145 Karar sayılı kararı (www.hukukturk.com) uyarınca "*…Karayolları Trafik Kanunu 92/f maddesi ile Zorunlu Trafik Poliçesi Genel Şartlarının 3/e maddesi uyarınca, manevi zararların bu tür sigorta teminatının dışında olduğu gözetilmeden, yazılı şekilde sigorta şirketi hakkında manevi tazminata ilişkin hüküm kurulması doğru görülmemiştir"* demekle, bu durumu vurgulamıştır.

Tablo 31: Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	Sigortalının; **4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesi** uyarınca doğan sorumluluğu, aynı kanunun 18. maddesi uyarınca ve **2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesi** uyarınca ve genel hükümlere göre doğan sorumluluğu, aynı kanunun 91. maddesi uyarınca sigorta himayesi altına alır (m.A1).
Kapsamı	**- Ölüm Teminatı** (kazanın, yolcunun kaza tarihinden itibaren iki sene içinde ölümüne sebebiyet vermesi durumunda, ölenin yardımından mahrum kalanların destekten yoksun kalma tazminatını karşılar) (m. A3/1), **- Sakatlık Teminatı** (kazanın, yolcunun derhal veya kaza tarihinden itibaren iki sene zarfında geçici veya devamlı surette sakatlanmasına sebebiyet vermesi durumunda, tıbbi tedavinin sona ermesi ve sakatlığın kesin olarak tespiti sonucunda saptanan sakatlanma tazminatını karşılar) (m. A3/2), **- Tedavi Giderleri Teminatı** (kaza nedeniyle yaralanan yolcuların ilk yardım, muayene, kontrol veya bu yaralanmadan ötürü hastanede veya diğer yerlerdeki ayakta veya yatakta tedavi giderleri ile tedavinin gerektirdiği diğer giderleri karşılar) (m. A3/3).
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Sigortalı tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri (m. A5/a), - Sürücü, hizmetliler ve sigortalının eylemlerinden sorumlu tutulduğu diğer kişiler ile yolcu bileti olmayan kişilerin talepleri (m.A5/b), - Yolcuların, beraberinde veya taşıtta veya römorkunda bulunan bagaj ile benzeri yük ve taşınan diğer eşyanın uğrayacağı zararlara ilişkin talepleri dahil olmak üzere, her türlü maddi zararlara ilişkin talepleri ile manevi tazminat talepleri (m.A5/c), - Çalınma veya gasp edilme olayında taşıtın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek taşıta binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürecekleri talepleri ve çalan veya gasp eden kişilerin talepleri (m.A5/d), - Savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma, (savaş ilan edilmiş olsun, olmasın) iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler (m.A5/e), - Nükleer, biyolojik ve kimyasal rizikoların ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirleri (m.A5/f), - Grevlere, lokavt edilmiş işçi hareketlerine, halk hareketlerine, kavgalara katılma sonucu doğan talepleri (m.A5/g), - 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj ile bunları önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar, terör ve buna bağlı sabotaj eylemlerinde bulunanların talepleri, aracın terörist eylemlerde kullanıldığını veya kullanılacağını bilerek araca binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürecekleri talepleri (m.A5/h), - Cürüm ve cinayet işlemek veya bunlara teşebbüs sonucunda ortaya çıkan talepleri (m.A5/i), - Tehlikede bulunan şahıs ve malları kurtarmak hali hariç, yolcunun kendisini bile bile ağır tehlikeye maruz bırakacak hareketlerde bulunması sonucu ortaya çıkacak talepleri (m.A5/j), - Deprem, yanardağ püskürmesi, kar ağırlığı, sel ve su baskını, yer kayması, fırtına gibi doğal afetler sonucu ortaya çıkacak talepleri (m.A5/k), - Dolaylı zararlar nedeniyle yöneltilecek tazminat taleplerini (m.A5/l) sigorta himayesi dışında tutulmaktadır. Bunların yanısıra; - Sigortalı, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurunun bulunmadığını ve poliçede kayıtlı taşıttaki bir bozukluğun kazayı etkilemediğini, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse, sorumluluktan kurtulmaktadır (m.A4).
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sorumluğunu gerektirecek bir olayı, haberdar olduğu andan itibaren B.1. maddesinde belirtilen süre içinde sigortacıya ihbar etme yükümlülüğü (m.B2/a), - Sigortalı değilmiş gibi gerekli kurtarma ve koruma önlemlerini alma ve bu amaçla sigortacı tarafından verilecek talimatlara uyma yükümlülüğü (m.B2/b),

Tablo 31: Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sigortacının talebi üzerine, olayın ve zararın nedeni ile hangi hal ve şartlar altında gerçekleştiğini ve sonuçlarını tespite izine verme ve tazminat miktarı ile rücu hakkının kullanılmasına yararlı, elde edilmesi mümkün bilgi ve belgeleri gecikmeksizin verme yükümlülüğü (m.B2/c), - Zarardan dolayı dava yolu ile veya başka yollarla bir tazminat talebi karşısında kaldığı veya aleyhine cezai kovuşturmaya geçildiği hallerde, durumdan sigortacıyı derhal haberdar etmek ve zarar talebine ve cezai kovuşturmaya ilişkin olarak almış olduğu ihbarname, davetiye ve benzeri tüm belgeleri derhal sigortacıya verme yükümlülüğü (m.B2/d), - Sigorta konusu ile ilgili başka sigorta sözleşmeleri varsa, bunları sigortacıya bildirme yükümlülüğü (m.B2/e), - Prim ödeme (ücret poliçenin teslimine rağmen ödenmemişse sigortacının sorumluluğu başlamaz) yükümlülüğü (m.C1), - Rizikonun gerçek durumunu bildirmek üzere teklifnamede, teklifname yoksa poliçe ve eklerinde beyanda bulunma yükümlülüğü (m.C2), - Rizikoyu ağırlaştırıcı mahiyette meydana gelecek değişiklikleri, durumu öğrenir öğrenmez en geç sekiz gün içinde sigortacıya bildirme yükümlülüğü (m.C3).
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Poliçede öngörülen teminat sınırları içinde doğrudan doğruya sigortacıya karşı talepte bulunabilme hakkı (m.B1), - Tazminata yol açan olayın, sigortalı veya hak sahibi tarafından öğrenildiği tarihten itibaren otuz iş günü içinde; olay yurtdışında meydana gelmişse altmış iş günü içinde sigortacıya ihbar edilmesi yükümlülüğü (m.B1),
Sigortacıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Kazayla ilgili belgeleri isteme hakkı (m.B3), - Ödediği tutar nispetinde sigortalının haklarına halef olma hakkı (m.B6), - Sigortalıya rücu hakkı (m.B7), - Tazminat ödeme yükümlülüğü (m.B4) - Sözleşmenin yapılması nedeniyle sigortalıya ait öğrenecekleri ticari ve mesleki sırları saklı tutma yükümlülüğü (m.C6).
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Sigorta sözleşmesinden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlülerini öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve herhalde zarara neden olay tarihinden itibaren on yıl sonra zaman aşımına uğrar (m.C7), - Dava, cezayı gerektiren bir fiilden oluşmuşsa ve 765 sayılı Türk Ceza Kanunu'nda bu fiil için daha uzun bir zaman aşımı süresi öngörülmekte ise tazminat davasında bu zaman aşımı dikkate alınır (m.C7), - Tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yılda zaman aşımına uğrar (m.C7).

4.2.2.2.2. Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası

Zorunlu trafik mali sorumluluk sigortası ile güvence altına alınan risklerin sınırlı olması ve yetkili kurullarca saptanıp ilan edilen asgari sigorta teminatı sınırlarının da yetersiz olması, isteğe bağlı mali sorumluluk sigorta sözleşmelerinin oluşturulmasını gerektirmiştir (Ulaş, 1998: 673). Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 08.05.1997 gün ve 1997/1165 Esas ve 1997/3335 Karar sayılı kararı (www.hukukturk.com) ile "… *ihtiyari mali sorumluluk sigortası, sigortalı aracın kullanılmasından doğan ve aracın işleticisine yükletilebilecek hukuki sorumluluğunun, poliçe teminatı kapsamında kalmak kaydıyla, zorunlu mali sorumluluk sigortası sınırlarının üzerinde kalan kısmını poliçede yazan sınırlara kadar teminat altına alır*" demekle, bu durumu ortaya koymaktadır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 100. maddesi; "*bu kanunun sorumluluğun kaldırılması veya tazminatın azaltılmasına ilişkin 95. maddesi, doğrudan doğruya talep ve dava hakkına ilişkin 97. maddesi ve zamanaşımına ilişkin 109. maddesi ihtiyari mali sorumluluk sigortasında da uygulanır*" demekle, ihtiyari mali sorumluluk sigortasını düzenlemiştir. "Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" ise bu düzenlemeye dayanarak hazırlanmıştır.

Tablo 32, Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda öngörülen sorumluluk sigortası himayesini; hukuki dayanağı, kapsamı, kapsamı dışında kalan riskler ile zarara uğrayan hak sahibine, sorumluluk sigortası himayesi tesis eden sigorta işletmesine ve sigorta ettirene atfettiği hak ve yükümlülükler ile ihbar ve zamanaşımı süreleri açısından değerlendirmektedir.

Tablo 32: Motorlu Kara Taşıt Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	Sigortalının "**2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 100. maddesi**"ne ve genel hükümlere göre aracın işletenine isabet eden hukuki sorumluluğu (m.1).
Kapsamı	- Manevi tazminat talepleri (m.3/1), - Sigorta ettirenin haksız taleplere karşı savunması, - İşletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin, Zorunlu Trafik Mali Sorumluluk Sigortası sınırları üzerinde kalan maddi tazminat talepleri (m.3/1).
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Sigortalının kendisinin uğrayacağı zararlar (m.3/2a), **-** Aracı sevk ve idare edenin, aracı sevk ve idare ederken uğrayacağı zararlar dolayısıyla ileri süreceği talepler (m.3/2b), - İşletenin veya aracı sevk edenin eşinin, üstsoy ve altsoyunun (kendisi ile evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların) ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin uğrayacakları zararlar dolayısıyla ileri sürecekleri talepler (m.3/2c), - Araç sahibi ile işleteni arasındaki ilişkide, araca gelen zararlar dolayısıyla ileri sürülen talepler (m.3/2d), - Poliçede gösterilen aracın ve bu araç ile taşınan malların (yolcu bagajı ve benzeri yük teminat dahilindedir) veya çekilen şeylerin bozulması, zarar ve kayba uğraması yüzünden ileri sürülen talepler (m.3/2e), - Çalınan veya gasp edilen aracın sebep olduğu ve Karayolları Trafik Kanunu'na göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın çalındığını ve/veya gasp edildiğini bilerek binen yolcuların zarara uğramaları nedeniyle ileri sürülen talepler (m.3/2f), **-** Sürat yarışlarına katılma ve yarış güzergâhında yapılan antrenmanlar sırasında meydana gelebilecek zarar ve kayıp nedeniyle ileri sürülen talepler (m.3/2g), - Aracın; gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla faaliyette bulunan teşebbüslere bırakılmasından sonra, sebep olduğu zararlara ilişkin her türlü talepler (m.3/2h), - Patlayıcı ve parlayıcı maddelerin taşınması (yedek akaryakıt hariç) sebebiyle meydana gelen zarar ve kayıplardan dolayı ileri sürülen talepler (m.3/2ı), **-** 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemlerinde ve bu eylemlerden doğan sabotajda kullanılan araçların neden olduğu ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın terör eylemlerinde kullanıldığını veya kullanılacağını bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürecekleri talepler ile aracı terör ve buna bağlı sabotaj eylemlerinde kullanan kişilerin talepleri (m.3/2j) sigorta himayesi dışında tutulmaktadır. Bunların yanısıra; - Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller zarar görene karşı ileri sürülemez. Ödemede bulunan sigortacı, sigorta sözleşmesine ve bu sözleşmeye ilişkin kanun hükümlerine göre, tazminatın kaldırılmasını veya azaltılmasını sağlayabileceği oranda sigortalıya rücu edebilir (m.4).
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sigortacının ikame edebileceği davada yararlı olacak ve elde edilmesi mümkün olan belge ve bilgileri verme yükümlülüğü (m.12/1), - Sigorta süresi içerisinde ihbar yükümlülüğü (akdin yapılmasından sonra aracın teklifnamede, teklifname yoksa poliçe ve eklerinde beyan olunan kullanılış tarzı sigortacının muvafakati olmadan değiştirildiği takdirde, sigorta ettiren, bu değişikliği; i) kendisi tarafından veya açık veya zımni rızası ile bir başkası tarafından yapılmış ise derhal, ii) açık veya zımni rızası olmadan başka bir şahıs tarafından yapılmış ise durumu öğrenir öğrenmez ve her iki halde de en geç 8 gün içinde sigortacıya ihbarla yükümlüdür. Sigortacı, değişikliği öğrendiği tarihten itibaren, bu değişiklik sözleşmeyi yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerektiriyorsa 8 gün içinde: i) sözleşmeyi fesheder veya ii) prim farkını talep etmek suretiyle sözleşmeyi yürürlükte tutar. Sigorta ettiren, talep edilen prim farkını 8 gün içinde ödemediği takdirde sözleşme feshedilmiş olur.) (m.7), - Sorumluluğunu gerektirecek her olayı öğrendiği andan başlayarak beş gün içinde sigortacıya bunları bildirme yükümlülüğü (m.10/a), **-** Sigortalı değilmiş gibi gerekli kurtarma ve korunma tedbirlerini alma ve sigortacı tarafından verilecek talimatlara uyma yükümlülüğü (m.10/b),

Tablo 32: Motorlu Kara Taşıt Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sigortacının talebi üzerine, olayın sebebi ile hangi hal ve şartlar altında vukua geldiğini ve neticelerini tespite yararlı ve sağlanması mümkün gerekli bilgi ve belgeleri gecikmeksizin vermek -özellikle, olayın hangi gün ve saatte ve nerede vaki olduğunu ve hadise anında aracı kullananın isim ve adresi- ve rücu hakkının kullanılmasına yararlı ve sağlanması mümkün bilgi ve belgeleri temin ve muhafaza etme yükümlülüğü (m.10/c), - Zararın sebebi ile hangi hal ve şartlar altında vukua geldiğini tespitte, sorumluluğun tayini için yapılacak tahkikatta ve delillerin toplanmasında sigortacıya elinden gelen yardımda bulunma yükümlülüğü (m.10/d), - Zarardan dolayı, dava yolu ile veya sair suretle bir tazminat talebi ile karşılaşır veya aleyhine cezai takibata geçilirse, keyfiyetten sigortacıyı derhal haberdar etme ve zarar ve kayıp talebine ve cezai takibata ilişkin olarak almış olduğu ihbarname, davetiye gibi tebliğnameleri derhal sigortacıya tevdi etme yükümlülüğü (m.10/e), - Dava açılması halinde sigorta poliçesinde kayıtlı sınırlara kadar davanın takip ve idaresi için sigortacının göstereceği avukata lazım gelen vekâletnameyi verme yükümlülüğü (m.10/f), - Tazminat yükümlülüğü ve miktarı ile rücu haklarının tespiti için sigortacının yetkili kıldığı temsilcilerinin zarar ve kayıplarla ilgili belgeler üzerinde yapacakları araştırma ve incelemelere izin vermek yükümlülüğü (m.10/g), - Sigorta konusu ile ilgili başkaca sigorta sözleşmeleri varsa bunları sigortacıya bildirme yükümlülüğü (m.10/h), -Prim ödeme yükümlülüğü (aksi kararlaştırılmadıkça, poliçe teslim edilmiş olsa dahi, prim veya peşinat ödenmediği takdirde sigortacının sorumluluğu başlamaz ve bu husus poliçenin ön yüzüne yazılır) (m.9), - Sigortacının yazılı onayı olmadıkça, sorumluluğunu, zarar ve kayıp talebini kısmen veya tamamen kabul etmeme ve zarar görenlere herhangi bir tazminat indiriminde bulunmama yükümlülüğü (m.11/2).
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Düzenlenmemiştir.
Sigortacıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Halefiyet hakkı (sigortacı ödediği tazminat miktarınca hukuken sigorta ettiren yerine geçer) (m.12), - Sigorta ettirenin onayını almak şartıyla, zarar ve kayıp talebinde bulunan üçüncü şahısla doğrudan doğruya temasa geçerek anlaşma hakkı (m.11), - Sigorta ettirene ait öğreneceği ticari ve mesleki sırları saklı tutma yükümlülüğü (m.15).
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Motorlu araç kazalarından doğan zararların tazminine ilişkin talepler, zarar görenin, zarar ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak on yıl içinde zamanaşımına uğrar (m.17/1), - Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğar ve ceza kanunu bu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörmüş bulunursa, bu süre tazminat talepleri için de geçerlidir (m.17/2), - Zamanaşımı, tazminat yükümlüsüne karşı kesilirse, sigortacıya karşı da kesilmiş olur. Sigortacı bakımından kesilen zamanaşımı, tazminat yükümlüsü bakımından da kesilmiş sayılır (m.17/3), - Motorlu araç kazalarında tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları, kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar (m.17/4).

4.2.2.2.3. Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

25.10.2010 tarih ve 27766 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak, 18. maddesi uyarınca yayımlandığı tarihte yürürlüğe giren ve amacı 1. maddesi uyarınca; "*Türkiye Cumhuriyeti liman/iskeleleri arasında ve Türkiye Cumhuriyeti limanları ile yabancı ülke limanları arasında yapılan düzenli seferlere ilişkin usul ve esasları belirlemek*" olan Denizyolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'in 12. maddesine göre; "*düzenli sefer yapan tüm gemilerin işletmecileri, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadırlar*".

Denizyolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'in 13. maddesi uyarınca, düzenli sefer yapan tüm gemi işletmecilerinin sigorta himayesi altına alınması zorunluluğu bulunan sorumlulukları düzenlenmiş ve bu sorumluluklar; "*(i) idareye*[135] *ibraz edilen sefer programına uymak, (ii) mücbir sebeplerle sefer programında meydana gelecek değişiklikleri ilgili liman başkanlıklarına ve seferlerin ilan edildiği tüm iletişim araçlarına en kısa sürede bildirmek, (iii) mücbir sebepler dışında sefer programında meydana gelecek değişikleri ilgili liman başkanlıklarına ve seferlerin ilan edildiği tüm iletişim araçlarına en az bir hafta önce bildirmek, (iv) işletmeci ve gemi isimlerinde yapılan değişikliği idareye bildirmek, (v) elektronik ortamda idarenin veri tabanına aktarılabilecek uygun yazılım ve donanım alt yapısını sağlayarak, taşınan araç ve yolcu sayısı ile yük miktarına ilişkin istatistikleri, belirlenen sınıflamalara uygun olarak doğru ve zamanında sisteme girmek, (vi) denizyolundan başka ulaşım imkânı olmayan yerler için idare tarafından alınacak tedbirlere uymak, (vii) süresi biten sigorta poliçesini yenilemek ve idareye ibraz etmek ve (viii) ulusal ve uluslararası denizcilik kurallarına ve ilgili diğer mevzuata uymak*" olarak belirlenmiştir.

Yukarıda incelenen ve karayolu taşıyıcıları için öngörülen ihtiyari ve zorunlu trafik mali sorumluluk sigortası düzenlemelerinde yapılan kanuni atıflarda olduğu gibi, denizyolu gemi işletmecilerinin sorumluluk sigortası da bir hukuk normundan (Denizyolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'in 12. maddesi atfıyla 13. maddesine) kaynaklanan sorumlulukları himaye altına almaktadır.

[135] Denizyolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'in 4/ç maddesi uyarınca idare Denizcilik Müsteşarlığı'nı ifade etmektedir.

Düzenli sefer yapan gemi işletmecilerinin yaptırmak zorunda oldukları mali sorumluluk sigortasına ilişkin genel şartlar, bu işletmecilerin Denizyolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'in 13. maddesi uyarınca tesis edilecek sorumluluğuna ilişkin olarak 09.03.2011 tarihli ve 2011/240 sayılı Hazine Müsteşarlığı'nın onayı ile "Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" adı altında uygun bulunmuş ve yürürlüğe girmiştir.

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 15. maddesi uyarınca Türkiye'de yerleşik kişilerin, Türkiye'deki sigortalanabilir menfaatlerini, Türkiye'de faaliyette bulunan sigorta işletmelerine ve Türkiye'de yaptırmak zorunluluğu düzenlenmekte, ancak aynı kanunun 15/2c maddesi ile "*gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortası yurt dışında da yaptırılabilir*" denilmektedir. Bu hüküm uyarınca denizyolu zorunlu mali sorumluluk sigortasının yurtdışındaki sigorta işletmelerine de yaptırılabileceği değerlendirilmektedir.

Tablo 33, Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda öngörülen sorumluluk sigortası himayesini; hukuki dayanağı, kapsamı, kapsamı dışında kalan riskler ile zarara uğrayan hak sahibine, sorumluluk sigortası himayesi tesis eden sigorta işletmesine ve sigorta ettirene atfettiği hak ve yükümlülükler ile ihbar ve zamanaşımı süreleri açısından değerlendirmektedir.

Tablo 33: Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	- Bu sigorta ile sigortacı, poliçede belirtilen deniz aracında, duraklamalar da dâhil olmak üzere, kalkış noktasından varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza sonucunda, seyahat eden yolcuların uğrayacakları bedeni zararlar ile yolcuların beraberindeki eşyaların uğrayacakları zararlara ilişkin olarak işletmecinin "**Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik 12. ve 13. maddeleri**" uyarınca tesis edilecek tazminat sorumluluğunu, poliçede yazılı sigorta tutarına kadar temin eder (m.A1).
Kapsamı	- **Ölüm Teminatı** (kaza, yolcunun kaza tarihinden itibaren iki sene içinde ölümüne sebebiyet verdiği takdirde, ölenin yardımından mahrum kalanların destekten yoksun kalma tazminatını karşılar) (m.A3/1), **- Sakatlık Teminatı** (kaza, yolcunun derhal veya kaza tarihinden itibaren iki sene zarfında geçici veya daimi surette sakatlanmasına sebebiyet verdiği takdirde, tıbbi tedavinin sona ermesi ve sakatlığın kesin olarak tespiti sonucunda saptanan sakatlanma tazminatını karşılar) (m.A3/2), - **Tedavi Giderleri Teminatı** (kaza nedeniyle yaralanan yolcuların ilk yardım, muayene, kontrol veya bu yaralanmadan ötürü hastanede veya diğer yerlerdeki ayakta veya yatakta tedavi giderleri ile tedavinin gerektirdiği diğer giderleri karşılar) (m.A3/3), - **Maddi Hasar Teminatı** (yolcuların, beraberinde veya deniz aracının eşyalar için ayrılmış bölümünde bulunan bagaj ile benzeri eşyaların uğrayacağı zararlara ilişkin tazminat taleplerini karşılar) (m.A3/4). - Bu sigorta, sigorta ettirenin haksız taleplere karşı savunmasını da temin eder.
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Sigorta ettiren tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri (m. A5/a), - Kaptanlar, kaptan yardımcıları ve sigorta ettirenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu diğer kişiler ile yolcu bileti olmayan kişilerin talepleri (m. A5/b), - Savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma, (savaş ilan edilmiş olsun, olmasın) iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler (m. A5/c), - Poliçede kayıtlı sigorta ettiren işletmecinin, ilgili mevzuata istinaden verilen düzenli hat izni için başvurmuş veya söz konusu izni almış yetkili işletmeci olmaması durumunda ortaya çıkan tazminat talepleri (m. A5/ç), - Deniz aracında taşınan motorlu araçlara ilişkin tazminat talepleri (m. A5/d), - Yetkili kamu otoritelerinin deniz aracı ve/veya deniz trafiği ile ilgili tasarruflarının neden olduğu zararlara ilişkin tazminat talepleri (m. A5/e), - Nükleer, biyolojik ve kimyasal rizikolar ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirler (m. A5/f), - Grevlere, lokavt edilmiş işçi hareketlerine, halk hareketlerine, kavgalara katılma sonucu ortaya çıkan talepler (m. A5/g), - 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj ile bunları önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar, terör ve buna bağlı sabotaj eylemlerinde bulunanların talepleri, aracın terörist eylemlerde kullanıldığını veya kullanılacağını bilerek araca binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürecekleri talepler (m. A5/h), - Tehlikede bulunan şahıs ve malları kurtarmak hali hariç, yolcunun kendisini bile bile ağır tehlikeye maruz bırakacak hareketlerde bulunması sonucu ortaya çıkan talepler (m. A5/i), - Deprem, tsunami, fırtına gibi doğal afetler sonucu ortaya çıkan talepler(m. A5/ı), - Deniz korsanlığı ve kaçırma dolayısıyla ortaya çıkan zararlara ilişkin tazminat talepleri (m. A5/j), - Dolaylı zararlar nedeniyle yöneltilecek tazminat talepleri (m. A5/k) sigorta himayesi dışında tutulmaktadır. Bunların yanısıra; - Sigorta ettiren, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurunun bulunmadığını ve poliçede kayıtlı deniz aracındaki bir bozukluğun kazayı etkilemiş olmadığını, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse, sorumluluktan kurtulur (m. A4).

Tablo 33: Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sorumluğunu gerektirecek bir olayı, haberdar olduğu andan itibaren süresi içerisinde (yurtiçinde gerçekleşmişse 30 gün, yurtdışında gerçekleşmişse 60 gün) sigortacıya ihbar etme yükümlülüğü (m. B2/a), -Sigortalı değilmiş gibi gerekli kurtarma ve koruma önlemlerini alma ve bu amaçla sigortacı tarafından verilecek talimatlara uyma yükümlülüğü (m. B2/b), - Sigortacının yazılı izni olmadıkça tazminat talebini kısmen veya tamamen kabul etmeme ve hak sahiplerine herhangi bir tazminat ödemesinde bulunmama yükümlülüğü (m. B1/2), - Sigortacının talebi üzerine, olayın ve zararın nedeni ile hangi hal ve şartlar altında gerçekleştiğini ve sonuçlarını tespite izin verme ve rücu hakkının kullanılmasına yararlı, elde edilmesi mümkün bilgi ve belgeleri gecikmeksizin vermek yükümlülüğü (m. B2/c), - Zarardan dolayı dava yolu ile veya başka yollarla bir tazminat talebi karşılaştığı veya aleyhine cezai kovuşturmaya geçildiği hallerde, durumdan sigortacıyı derhal haberdar etme ve zarar talebine ve cezai kovuşturmaya ilişkin olarak almış olduğu ihbarname, davetiye ve benzeri tüm belgeleri derhal sigortacıya verme yükümlülüğü (m. B2/ç), - Sigorta konusu ile ilgili başka sigorta sözleşmeleri varsa, bunları sigortacıya bildirme yükümlülüğü (m. B2/d), - Sözleşme yapılırken gerçek durumu bildiği takdirde, sigortacının sözleşmeyi yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerektirecek bütün hususları kendisine bildirme yükümlülüğü (m.C2), - Sözleşmeden sonra rizikoyu ağırlaştırıcı nitelikte meydana gelecek değişiklikleri, durumu öğrenir öğrenmez en geç sekiz gün içinde sigortacıya ihbar etmek yükümlülüğü (m.C3), -Prim borcunu ödeme yükümlülüğü (prim, poliçenin teslimine rağmen ödenmemişse sigortacının sorumluluğu başlamaz) (m. C1)
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Poliçede öngörülen teminat sınırları içinde doğrudan doğruya sigortacıya karşı talepte bulunma hakkı (tazminata yol açan olay, sigorta ettiren veya hak sahibi tarafından öğrenildiği tarihten itibaren otuz iş günü içinde, olay yurt dışında meydana gelmişse altmış iş günü içinde sigortacıya ihbar edilir) (m. B1).
Sigortacıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Kazayla ilgili olarak hak sahibinden belge isteme hakkı (m.B3) - Ödediği tazminat tutarınca, hukuken sigorta ettirenin yerine geçme hakkı (m.B6) - Sigorta ettirene rücu hakkı (m. B7) - Poliçede belirtilen teminat limitleriyle sınırlı olmak kaydıyla hak sahipleri ile temasa geçerek anlaşma hakkı, - Sigorta ettirene ait öğreneceği ticari ve mesleki sırları saklı tutma yükümlülüğü (m.C6), - Zararın sigorta teminatı kapsam ve sınırlarında vuku bulması durumunda, belgelerin eksiksiz olarak, merkez veya kuruluşlarına iletildiği tarihten itibaren sekiz iş günü içinde, poliçedeki teminat tutarına kadar tazminat ödeme yükümlülüğü (m.B4/1),
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Sigorta sözleşmesinden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlülerini öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve herhalde zarara neden olan olayın vukubulduğu tarihten itibaren on yıl sonra zaman aşımına uğrar (m.C7/1), - Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğar ve ceza kanunlarında dava konusu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörülmüş bulunursa, bu süre tazminat talepleri içinde geçerlidir (m.C7/2), - Tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar (m.C7/4)

4.2.2.2.4. Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası

Türkiye'de gerçekleştirilecek karayolu ve denizyolu taşımalarında tesis edilmesi gereken zorunlu sorumluluk sigorta himayelerinin tespiti sonrasında, diğer önemli bir taşıma sistemi olan havayolu taşıma sistemine ilişkin olarak zorunlu sorumluluk sigortası himayesinin tespiti gerekmektedir. 2920 sayı ve 14.10.1983 sayılı TSHK'nın 132. maddesi; "y*urt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari 124. madde esaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde mali sorumluluk sigortaları yapmakla yükümlüdürler*" demekle, "*taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, 12.10.1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kurulların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme (Varşova Sözleşmesi) ve bu Sözleşmeyi değiştiren Türkiye'nin katıldığı sözleşme (Montreal Sözleşmesi) ve protokollerin hükümlerine göre tayin olunur"* hükmünü düzenleyen 124. maddeye yapmış olduğu atıfla, havayolu taşıyıcısının çerçevesi belirli sorumluluğunun sigorta himayesinin gerçekleştirilmesini zorunlu kılmıştır.

Türkiye, havayolu taşıyıcısının sorumluluğunu belirleyen Montreal Sözleşmesi'ni, çalışmanın önceki bölümlerinde açıklandığı üzere, 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile kabul ederek 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Dolayısıyla havayolu taşıyıcısının zorunlu sorumluluk sigortası himayesinin esasları, Montreal Sözleşmesi'nin sorumluluğa ilişkin hükümlerinde yer alınmaktadır. Kaldı ki çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği gibi, Montreal Sözleşmesi 50. maddesi ile havayolu taşıyıcısının sorumluluk sigortası himayesini zorunlu kılmakla, uluslararası tekli ve çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri içerisinde farklı bir yere sahiptir. Bu himayeye ilişkin genel şartlar, TSHK'nın 140. maddesi uyarınca; "*üçüncü şahıslara karşı verilecek zararın teminatı olarak, işleten tarafından yapılacak mali sorumluluk sigortasının şartları uluslararası standartlar göz önünde bulundurularak Ticaret ve Ulaştırma*

bakanlıklarınca müştereken tespit edilir" denilmekle, ilgili bakanlıklarca hazırlanmıştır.

Hukuki dayanağı TSHK'nın 124., 132. ve 140. maddeleri ve Montreal Sözleşmesi'nin 50. maddesi olan, kapsamı ise Montreal Sözleşmesi uyarınca tesis edilen sorumluluğa göre belirlenen "Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" 15.11.2005 tarih ve 259994 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmak suretiyle yürürlüğe girmiştir.

Tablo 34, Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda öngörülen sorumluluk sigortası himayesini; hukuki dayanağı, kapsamı, kapsamı dışında kalan riskler ile zarara uğrayan hak sahibine, sorumluluk sigortası himayesi tesis eden sigorta işletmesine ve sigorta ettirene atfettiği hak ve yükümlülükler ile ihbar ve zamanaşımı süreleri açısından değerlendirmektedir.

Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın 9. maddesi; "*bu Yönetmelik kapsamındaki Türk Sivil Hava Aracı Sicili'ne kayıtlı hava araçlarının, sigorta şartlarını sağlayamaması durumunda uçuşuna müsaade edilmez. Söz konusu yükümlülüğün ikinci defa ihlâl edilmesi durumunda, aracı işletme ruhsatı Bakanlık tarafından iptal edilir*" demekle, havayolu işleticisinin yeknesak ve belirli bir hukuk normuna dayanan sorumluluğunun, sigorta himayesi altına alınması zorunluluğunun ihlali durumunda, işleticinin işletme ruhsatının iptal edileceğini düzenlemiştir.

Tablo 34: Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	- Bu genel şartlar, 14.10.1983 tarihli ve **2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Montreal Sözleşmesi** uyarınca hava aracı işletenlerine atfedilen sorumluluklar, **aynı kanunun 138. ve 140. maddeleri** uyarınca sigorta himayesi altına alınmak zorundadır.
Kapsamı	- Hava aracı işletenleri, TSHK'nın 138. maddesi gereğince, faaliyetleri dolayısıyla üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlardan kaynaklanan sorumluluklarına karşı; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı el koyma ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde malî sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır (m.7), - Sivil hava araçları üçüncü şahıs malî sorumluluk sigortası ile sivil hava aracının veya sivil hava aracından düşen parçaların, üçüncü şahısların ölümüne, yaralanmasına veya mal veya yüklerinin zarar görmesine sebebiyet vermesi halleri teminat altına alınır (m.8/2).
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- 7.12.1944 tarihli Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 3/b maddesinde tanımlanan devlet uçaklarının (m.5/3a), - Ayak gücü ile iniş ve kalkış yapabilen hava araçlarının (motorlu ve motorsuz yelken kanat ve yamaç paraşütü) (m.5/3b), - Bu yönetmeliğin savaş ve terör rizikolarına ilişkin sigorta yükümlülükleriyle ilgili olarak; ticari olmayan amaçlarla ve uluslararası sınırlar ihlâl edilmemek kaydıyla yetkili kişilerce uçuş eğitimi vermek amacıyla ülke içinde gerçekleştirilen uçuşlarda kullanılan, planörler de dâhil olmak üzere AKA'sı 500 kilogramın altında olan hava araçlarının (m.5/3c) vermiş oldukları zararlar sorumluluk sigortası himayesinin dışındadır. - Üçüncü şahısların maruz kalacağı kâr kaybı ve kira kaybı zararları ile diğer dolaylı zararlar bu sigorta kapsamı dışında olup, ayrıca ihtiyari olarak sigorta ettirilebilir (m.8/2).
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Düzenlenmemiştir.
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Düzenlenmemiştir.
Sigortacıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Düzenlenmemiştir.
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Düzenlenmemiştir.

4.2.2.2.5. Mesleki Sorumluluk Sigortası

Mesleki sorumluluk sigortasında, bir ticari işletme işleticisinin mesleki faaliyetinden dolayı ortaya çıkabilecek her türlü sorumluluğu himaye altına alınmaktadır. Bu sigortada, sigorta ettirenin prim ödeme yükümlülüğünün karşılığını teşkil eden sigortacının edimi, sigorta ettireni üçüncü bir kişinin haklı ve haksız tazminat taleplerinden kurtarmaktan ibarettir (Şenocak, 2000: 73). Mesleki sorumluluk sigortası, ticari işletme işleten özellikle üretim, tarım, taşıma, inşaat işleri gibi alanlarda hizmet veren tacirlerin ya da avukat, doktor, mühendis, eczacı gibi serbest meslek çalışanlarının mesleki çalışmaları sırasında üçüncü kişilere verecekleri muhtemel zararları sigorta güvencesi altına almaktadır. Mesleki sorumluluk sigortaları, Türkiye'nin sorumluluk sigortaları alanındaki tercih ve yaklaşımlarını yansıtması açısından önem taşımaktadır (Ünan, 2006: 48).

Yukarıda ifade edildiği gibi, 16.03.2006 tarihli ve 26110 sayılı Resmi Gazete'de Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları yayımlanmıştır. Mesleki sorumluluk sigortaları uygulamasında bir devrim niteliğinde öneme sahip olan işbu düzenlemenin A1 ve A2 maddeleri birlikte yorumlandığında, bu sigorta ile "*…sigorta sözleşmesi uyarınca sigortalının poliçede belirtilen ve ilgili taraflarca konusu tarif edilerek sınırları çizilen ve Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde ifa ettiği mesleki faaliyetlerinin…*" himaye altına alındığı tespit edilmektedir. Dolayısıyla bu genel şartların uygulanmasına ilişkin olarak, coğrafi bir kısıtlamanın tesis edildiği değerlendirilmektedir.

Coğrafi kısıtlamanın varlığı, özellikle uluslararası taşıma faaliyetlerinde önemli rol oynayan çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun mesleki sorumluluk sigortasından yararlanması ihtimalini ortadan kaldırıyor gibi değerlendirilebilirse de, aynı genel şartların A2 maddesi son cümlesinde, "*tarafların sigortalının yurt dışında da yürüteceği mesleki faaliyetlerini de sigorta kapsamı altına alabileceğini kararlaştırmalarına"* imkân tanımaktadır. Bu şekilde, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun sigortacı ile anlaşması durumunda uluslararası taşımalarda dahi mesleki sorumluluk sigortası himayesinden yararlanabilmesi mümkün olmaktadır.

Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'na 01.06.2010 tarih ve 27598 sayılı Resmi Gazete uyarınca sadece; Sigorta Acenteleri Mesleki Sorumluluk Sigortası Klozu, Avukatlık Mesleki Sorumluluk Sigortası Klozu, Serbest Muhasebeci, Serbest Muhasebeci Mali Müşavir ve Yeminli Mali Müşavir Mesleki Sorumluluk Sigortası Klozu ile Hekim Mesleki Sorumluluk Sigortası Klozu'nun eklenmiş olduğu görülmektedir. Mesleki sorumluluk sigortası ile ilgili genel şartların bütün meslek türlerine şamil olacak surette tek bir düzenleme içerisinde toplanması en ideal çözüm şekli olmakla beraber, bu klozlar, bazı meslekler dolayısıyla ortaya çıkabilecek özel ihtiyaçların karşılanması zaruretinin hasıl olabileceği düşünülerek hazırlanmıştır (Can, 2006: 13). Ancak çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının mesleki sorumluluk sigortası himayesi için, bu şekilde bir kloz hazırlanmamış olduğunu da ayrıca belirtmek gerekmektedir. Bunun yanısıra, ileride inceleneceği gibi, Sri Lanka, Kanada, İsviçre, ABD ve İngiltere gibi ülkelerde, taşıma işleri komisyoncularının mesleki ve tekli/çoklu taşımaya ilişkin sorumluluklarını sigorta ile himaye altına aldırmaları, mesleklerini ifa için zorunlu tutulmaktadır.

Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun, çoklu taşımada mesleki faaliyetine ilişkin olarak karşılaşabileceği ve sınırları ile kapsamı hukuk normlarıyla tanımlanan risklerinin, Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'na dayanarak hazırlanacak "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Mesleki Sorumluluk Sigortası Klozu" ile sorumluluk sigortası himayesi altına alınabileceği değerlendirilmektedir. Ancak, aşağıda Tablo 35 ile tespit edildiği gibi, bu risklerin ve riskler sonucu oluşan sorumluluğun; Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası, Zorunlu Trafik Mali Sorumluluk Sigortası ve Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda olduğu gibi, belirli bir hukuk normuna dayanmamasının, sigorta ilişkisi tarafları için belirsiz ve keyfi uygulamalara yol açabileceği düşünülmektedir.

Tablo 35: Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	- **Yeknesak ve emredici bir hukuk normuna dayanmamaktadır.**
Kapsamı	- Bu sigorta sözleşmesi ile sigortalının poliçede belirtilen ve ilgili taraflarca konusu tarif edilerek sınırları çizilen mesleki faaliyeti ifa ederken (m.A1); a) Sözleşme süresi içinde meydana gelen olayın sonucunda doğan ve sorumluluk hükümleri uyarınca tazmini sözleşme süresi içinde ya da sonrasında talep edilen zararlara karşı (sigortalının, sözleşme süresi içinde yürüttüğü mesleki faaliyeti dolayısıyla, gerek sözleşme dönemi gerekse sözleşmenin bitiminden itibaren iki yıl içinde başkalarının zarara uğraması sonucunda riziko gerçekleşmiş sayılacaktır) veya b) Sözleşme yapılmadan önce veya sözleşme yürürlükteyken meydana gelen bir olay nedeniyle, sadece sözleşme süresi içinde sigortalıya karşı doğabilecek taleplere karşı (bir yıldan az olmamak kaydıyla sözleşme yapılmasından önce veya sözleşme yürürlükteyken meydana gelen olaya bağlı olarak) sözleşmede belirtilen miktara kadar teminat ve sigorta himayesi verilir.
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Sigortalının, poliçede belirlenmiş ve sınırları hukuk kuralları ve etik kurallar ile tespit edilen mesleki faaliyeti dışındaki faaliyetlerinden kaynaklanan tazminat talepleri (m.A3/a), - Mesleki faaliyetin ifası sırasında sigortalı tarafından kasten sebep olunan her tür olay ile davranışların yol açtığı talepler (m.A3/b), - Sigortalının veya çalıştırdığı kişilerin, poliçede belirtilen mesleki faaliyeti ifa ederken alkol, uyuşturucu ya da narkotik maddelerin tesiri altında bulunması sonucunda meydana gelen olaylara ilişkin talepler (m.A3/c), -Her tür patent, telif hakkı ile ticaret unvanı, marka ve benzeri fikrî mülkiyet hak ihlallerinden kaynaklanan tazminat talepleri (m.A4/2a), - Sigortalının mesleki faaliyeti ifası sırasında anne, baba, kardeş, eş ve çocuklarına karşı sorumluluğundan doğan tazminat talepleri (m.A4/2b), - Her türlü çevre kirliliğinden doğrudan veya dolaylı olarak doğan sorumluluklar nedeniyle yapılan tazminat talepleri (m.A4/2c), - Niteliği ne olursa olsun; i) herhangi bir nükleer yakıttan veya nükleer yakıtın yanması sonucu meydana gelen nükleer atıklardan kaynaklanan iyonize ışınımların veya kirliliğin yol açtığı talepler, (ii) radyoaktif, zehirli, patlayıcı maddelerin, herhangi bir patlayıcı nükleer bileşimin veya bunun nükleer bir parçasının tehlikeli özelliklerinden kaynaklanan talepler, iii) diethylstilbesterol (DES), dioxin, urea formaldehyde, asbest, asbestli ürünler veya asbest içeren ürünlerin varlığından, üretiminden, elleçlenmesinden, işlenmesinden, satışından, dağıtımından, depolanmasından, bırakılmasından veya kullanımından kaynaklanan her türlü hastalığa (kanser dâhil) ilişkin tazminat talepleri (m.A4/2d), - Bir sözleşmenin ifasına veya özel bir anlaşmaya dayanıp, sigortalının yasal sorumluluk ölçüsünü aşan her tür talepler (m.A4/2e), - Manevi tazminat talepleri (m.A4/2f), - Herhangi bir bilgisayar esaslı veya elektronik ortamda saklanabilir, yazılı, basılmış veya herhangi bir yöntem ile (veya benzer bir şekilde) tekrar çoğaltılmış olsun veya olmasın her tür belge kaybı veya sigortalının bakım, gözetim ve kontrolüne verilmiş bilgi ve malzemenin kaybı veya imha edilmesinden kaynaklanan talepler (m.A4/1a), -Türkiye Cumhuriyeti mahkemeleri haricinde bir mahkemede açılan tazminat davaları ve tahkim sonucunda verilen kararlardan doğan talepler (m.A4/1b), - Her türlü haksız rekabetten doğan talepler (m.A4/1c), - İdarî ve adlî para cezaları dâhil her tür ceza ve cezai şartlardan doğan talepler (m.A4/3a), - Sigortalının iflasına bağlı olarak ortaya çıkabilecek her tür zarara ilişkin talepler (m.A4/3b), - Sigortalının aleyhine cezai takibata geçilmesi hâlinde, bu takibattan doğan diğer benzeri tüm masraflar sigorta himayesi dışında tutulmuştur (m.A4/3c).

Tablo 35: Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Rizikonun gerçekleştiğini, haber aldığı andan itibaren beş gün içinde sigortacıya ihbar etme yükümlülüğü (m.B2/a), - Sigorta sözleşmesi yokmuş gibi gerekli kurtarma ve koruma önlemlerini alma ve bu amaçla sigortacı tarafından verilecek makul talimatlara uyma yükümlülüğü (m.B2/b), - Sigortacının talebi üzerine, olayın ve zararın nedeni ile hangi durum ve şartlar altında gerçekleştiğini ve sonuçlarını tespitine izin verme ve rücu hakkının kullanılmasına yararlı, elde edilmesi mümkün bilgi ve belgeleri gecikmeksizin verme yükümlülüğü (m.B2/c), - Sigortacının yazılı onayı olmadıkça, sorumluluğu veya tazminat talebini kısmen veya tamamen kabul etmeme, ödeme taahhüdünde bulunmama, zarar görenlere herhangi bir tazminat ödemesinde bulunmama yükümlülüğü (m.B2/d), - Zarardan dolayı, dava yolu ile veya başka yollarla bir tazminat talebiyle karşılaştığı veya aleyhine cezai kovuşturmaya geçildiği hâllerde, durumdan sigortacıyı derhal haberdar etme ve zarar kayıp talebine ve cezai kovuşturmaya ilişkin olarak almış olduğu ihbarname, davetiye ve benzeri tüm belgeleri gecikmeksizin sigortacıya verme yükümlülüğü (m.B2/e), - Sigorta konusu ile ilgili başka sigorta sözleşmesi varsa bunları sigortacıya bildirme yükümlülüğü (m.B2/f), - Sözleşmenin yapıldığı sırada beyan yükümlülüğü (yanlış veya eksik ise ve bu durum, sigortacının sözleşmeyi yapmaması veya daha ağır şartlarla yapmasına neden oluyorsa, sigortacı durumu öğrendiği tarihten itibaren bir ay içinde sözleşmeden cayabilir) (m.C2), - Sözleşmenin devamı sırasında sigortacının izni olmadan rizikoyu etkileyici bir değişikliğin yapılması hâlinde, durumu sekiz gün içinde sigortacıya bildirme yükümlülüğü (m.C3).
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Düzenlenmemiştir.
Sigortacıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Tazminat ödeme yükümlülüğü (sigortacı, talep edilen tazminat ve giderleri; hak sahibinin tazminata konu olay ve zarara ilişkin tespit tutanağını veya bilirkişi raporunu ve poliçe ekinde de yer alan diğer gerekli belgeleri eksiksiz olarak işletmenin merkez veya kuruluşlarına ilettiği tarihten itibaren on beş iş günü içinde gerekli incelemeleri tamamlayıp sözleşmede öngörülen miktara kadar öder) (m.B3), - Ödediği tazminat tutarınca, hukuken sigortalının yerine geçme hakkı (m.B4) - Sözleşmenin yapılması dolayısıyla sigortalıya ve sigorta ettirene ilişkin öğrenilen sırları saklı tutma yükümlülüğü (m.C7).
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Sigorta sözleşmesinden doğan bütün talepler iki yılda zaman aşımına uğrar (m.C9)

4.2.2.2.6. Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası

Üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk sigortasında sigortacı, bir işin yapılması sırasında, üçüncü şahısların ölmesi, yaralanması veya sakatlanması ile yine üçüncü şahıslara ait mallarda kayıp ve hasar meydana gelmesi halinde, üçüncü şahısların sigorta ettirene karşı ileri sürebilecekleri zarar ve kayıp taleplerini, hukuki sorumluluğa dair mevzuat hükümleri çerçevesinde ve belli sınırlar dâhilinde, teminat altına almaktadır. Bu sigorta türü sigortalıyı poliçede gösterilen sıfat, faaliyet ve hukuki münasebetlerinden dolayı, üçüncü şahıslar tarafından ileri sürülecek zarar ve kayıp taleplerinin neticelerine karşı, Türkiye Cumhuriyeti'nin hukuki sorumluluğa ilişkin mevzuatı hükümleri çerçevesinde ve poliçede gösterilen meblağlara kadar temin etmektedir (Baltacı ve diğerleri, 1977: 35).

Sigortacının, üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk sigortası kapsamında, üçüncü şahıslara tazminat ödemekle yükümlü olabilmesi için aşağıdaki dört şartın bir arada gerçekleşmesi gerekmektedir:

(i) Riskin, sigortalının poliçede gösterilen sıfat, faaliyet veya hukuki ilişkilerinden doğmuş olması,

(ii) Bu risk sebebiyle üçüncü şahısların bir zarara uğramış olmaları,

(iii) Zarara maruz kalan üçüncü şahısların sigortalıya karşı işbu zarar sebebiyle tazminat talebinde bulunmuş olmaları,

(iv) Bu zararın Türkiye Cumhuriyeti'nin hukuki sorumluluğa ilişkin mevzuatı uyarınca tazminat ödenmesini gerektiren bir zarar olması.

Tablo 36, 06.04.1959 tarihinde yürürlüğe giren ve ihtiyari nitelikli olan Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel öngörülen sorumluluk sigortası himayesini; hukuki dayanağı, kapsamı, kapsamı dışında kalan riskler ile zarara uğrayan hak sahibine, sorumluluk sigortası himayesi tesis eden sigorta işletmesine ve sigorta ettirene atfettiği hak ve yükümlülükler ile ihbar ve zamanaşımı süreleri açısından değerlendirmektedir.

Tablo 36: Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	Sigortalının sorumlulukları, "**Türkiye Cumhuriyetinin hukuki sorumluluğa ilişkin mevzuatı hükümleri**" uyarınca ve poliçede tespit olunan miktara kadar himaye altına alınmaktadır (m.1).
Kapsamı	- Üçüncü şahısların ölmesinden, yaralanmasından veya hastalanmasından, - Üçüncü şahıslara ait mallarda kayıp ve hasar (maddi zarar ve kayıplar) gerçekleşmesinden dolayı, üçüncü şahıslar tarafından ileri sürülecek zarar ve kayıp taleplerinin sonuçlarına karşı sigortalıyı himaye altına alır. - Sigortalının bir tüzel kişilik olması halinde sigorta, sigortalıya ait organların sorumlu bulundukları görevleri ifa dolayısıyla üçüncü şahıslara isabet edecek zarar ve kayıptan doğan mali sorumluluğa da uygulanabilir (m.2).
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Kasten gerçekleştirilen veya bilerek sebebiyet verilen zararlara ilişkin talepler (m.3A/1), - Bir sözleşmenin ifasına veyahut özel bir anlaşmaya dayanıp, sigortalının kanuni sorumluluk ölçüsünü aşan ilişkiler (m.3A/2), - Sigortalıya bir hizmet veya vekâlet ilişkisi ile bağlı kimseler ve sigortalının aile tarafından kaynaklanan talepler (bu madde bakımından aile efradı sayılan kimseler şunlardır: (a) sigortalının eşi, üstsoy ve altsoyu (sigortalının edindiği evlatlar ile sigortalıyı evlat edinenler dâhil); (b) sigortalının kendisiyle birlikte oturmaları halinde kardeşleri, damatları, gelinleri ve kendisi tarafından bakılan benzer akrabaları, sigortalının eşinin üstsoy ve altsoy ile kardeşleri, (c) sigortalı bir işletme ise, bu işletmenin sınırlı olmayan sorumlu ortakları ile bunların yukarıdaki fıkra uyarınca aile tarafı) (m.3A/3), - Motorlu taşıtlarla, römorkların, motorlu bisikletlerin ve her çeşit hava nakil araçlarının kondüktörlerine, zilyetlerine veya sahiplerine karşı ileri sürülen talepler (m.3A/4), - Otomobil, motosiklet, bisiklet, deniz motoru, at, boks ve güreş yarışmalarına, antrenmanlar dâhil, katılmaktan doğan talepler (m.3A/5), - Harp, ihtilal, isyan, ayaklanma, grev ve bunların el koyma hallerinden doğan hasar ve kayıplara isabet eden talepler (m.3A/6), - Zelzele, su basması, çığ, heyelan, yanardağ indifaı, infilak, yangın, duman, sis, buhar, su; çürüme veya geçici surette rutubet alma yüzünden meydana gelen hasar ve kayıplardan kaynaklanan talepler (m.3A/7), - m.3A/8 uyarınca öngörülen diğer nedenler; a) Üçüncü şahıslara ait olup, iare, icar veya tevdi sebepleriyle veyahut muhafaza, nakil, tamir edilmek veya işlenmek üzere veya diğer herhangi bir amaçla sigortalının, aile tarafının veya çalışanlarının ellerinde veya denetimleri altında bulunan malların uğrayacağı hasar ve kayıplara ilişkin talepler, b) Sigortalı veya çalışanları veyahut sigortalı hesabına hareket eden kimseler tarafından üretilen veya teslim edilen veya işlenen şeylerde veya bu şeylerle görevsel ilişkisi olan teknik cihaz veya tesislerde, işin veya teslimatın kusurlu ve ayıplı olması dolayısıyla meydana gelen zarar ve kayıptan doğan talepler, c) Aynı kimselerin çalıştıkları bina ve araziye yönelttikleri zarar ve kayıplardan doğan talepler. - 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj ile bunları önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar (m.3A/9), Aksine anlaşma yoksa, aşağıdaki hususlar da sigortanın teminatı dışındadır (m.3B): - Sigortalı, gayrimenkul sahibi yahut bir işletici veya vekalet veren sıfatıyla temin edilmişse, poliçede yazılı gayrimenkullerde bulunan yahut işletmenin gerçekleştirilmesinde kullanılan asansörlerin üçüncü şahıslarda yol açacakları zarar ve kayıptan doğan mali sorumluluk, - Yolcular tarafından getirilen yük ve hayvanlar ile taşıma araçları hakkında Borçlar Kanununun 478, 479 ve 480. maddeleri gereğince otelcilere isabet edecek mali sorumluluk (bu hüküm garajcılara emanet edilen taşıma araçlarına da uygulanabilir).

Tablo 36: Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Kapsamında Sunulan Sorumluluk Sigortası Himayesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sözleşmenin ifası sırasında gerçekleşecek her türlü değişikliği; kendisi tarafından yapılmışsa 8 gün içinde, değişiklikler kendi iradesi dışında gerçekleşmişse haber alır almaz sigortacıya ihbar etme yükümlülüğü (m.4B), - Sözleşmenin yapılması sırasında gerçeğe uygun beyanda bulunma yükümlülüğü (gerçeğe aykırı beyan veya rizikoyu ağırlaştırıcı nitelikteki değişikliklerin bildirilmemesi hali, zararın gerçekleşmesinden sonra öğrenilirse, kastın veya ağır kusurun varlığı halinde tazminat ödenmez) (m.4A), - Prim ödeme yükümlülüğü (prim veya peşinat ödenmediği takdirde poliçe teslim edilmiş olsa dahi sigortacının sorumluluğu başlamaz ve bu husus poliçenin ön yüzüne yazılır) (m.6), - Hasar ve kayıp talebinin araştırılması ve haklarının savunulması konusunda, sigortacıya elinden gelen yardımda bulunma yükümlülüğü (m.8/2), - Sözleşmeyi feshetme hakkı (m.11) - Mali sorumluluğuna neden olabilecek bir olayın gerçekleşmesinden itibaren beş gün içinde sigortacıyı yazı ile haberdar etme yükümlülüğü (m.7).
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Düzenlenmemiştir.
Sigortacıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Tazminat ödeme yükümlülüğü (m.8/1), - Sözleşmeyi feshetme hakkı (m.11) - Hasar ve kayıp talebinde bulunan üçüncü şahısla doğrudan doğruya temasa geçerek anlaşma hakkı (m.9/1), - Dava açılması halinde, sigortalı adına davayı takip etme ve davaya ait masrafları ödeme yükümlülüğü (m.9/2).
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Sigorta sözleşmesinden doğan bütün talepler iki yılda zaman aşımına uğrar (m.15).

Tablo incelendiğinde, Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda olduğu gibi, Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda da sigorta himayesinin dayandığı kanuni sorumluluk düzenlemelerinin açık bir şekilde belirtilmemiş olduğu, ancak bu sigortanın yine de himaye ettiği sorumluluğun kapsamının belirlenmesinde "*Türkiye Cumhuriyeti'nin hukuki sorumluluğa ilişkin mevzuat hükümlerine*" atıfta bulunmak sureti ile Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'ndan bir adım önde olduğu görülmektedir.

Türkiye'de taşıma işleri komisyoncuları, tekli/çoklu taşımanın fiilen gerçekleştirilmesine ilişkin olarak karşılaşabilecekleri riskleri genelde, Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları kapsamında hazırlanan Taşıma İşleri Komisyoncusu Sorumluluk (Freight Forwarder Liability; FFL) Sigortası ile sorumluluk sigortası himayesi altına aldırmaktadır. Ancak yukarıda belirtildiği gibi, sigorta himayesi altına alınan bu sorumlulukların belirli bir hukuk normuna dayanmaması, sigorta ilişkisi tarafları için belirsiz ve keyfi uygulamalara yol açabilmektedir.

4.3. ÇOKLU TAŞIMAYI ÜSTLENEN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULARININ SORUMLULUKLARININ YEKNESAKLAŞTIRILMASINA VE SİGORTA HİMAYESİNE İLİŞKİN BİR MODEL ÖNERİSİ

Çalışmanın önceki bölümlerinde, küreselleşen dünyada önemi her geçen gün artan çoklu taşıma sisteminin önündeki en önemli engellerden birinin; sistemi düzenleyen yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normunun bulunmaması olduğu tespit edilmiştir. Bu eksikliğin hukuki korumasızlığa yol açtığı ve bu nedenle genelde çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının, taşıdıkları mesleki risklere ve çoklu taşıma risklerine ilişkin olarak sorumluluk sigortası himayesi tesis etmeye zorlandığı vurgulanmıştır. Ancak bu durumun, yüksek sigorta primlerine neden olması dolayısıyla, çoklu taşımanın üstünlüğü olarak tespit edilen maliyet etkinliği üstünlüğünden yararlanılmasını etkilediği sonucuna varılmıştır. UNCTAD'ın yaşanan bu sorun karşısında geliştirmiş olduğu çözümün ise ihtiyacı tam olarak karşılayamadığı, çalışmanın üçüncü bölümünde bu çözüm uyarınca atıfta

bulunulan uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin, bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin ve ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin sorumluluğun kapsamı, sınırlandırılması ve muafiyeti gibi konuları farklı hükümlerle düzenlediği tespit edilmiştir.

Taşıma sistemlerini, güçlü özelliklerinden olabildiğince yararlanmak ve zayıf özelliklerini elemek suretiyle bütünleştiren ve bu şekilde etkili bir taşıma sistemi oluşturmayı hedefleyen çoklu taşımanın karşı karşıya kaldığı bu sorunun çözümü için çalışmanın bu son bölümünde; (i) sistemi düzenleyen yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normunu ve (ii) çoklu taşımayı üstlenen bir işletici olarak hareket eden özellikle taşıma işleri komisyoncularının, bu normun atıfta bulunduğu ve bu normdan kaynaklanan sorumluluklarını himaye altına alan zorunlu sorumluluk sigortası genel şartlarını kapsayan iki aşamalı bir model önerilmektedir. Bu model ile çoklu taşımada yer alan önemli aktörlerin tamamına çeşitli faydalar sağlanması da amaçlanmaktadır. Bu faydalar aşağıdaki gibi tespit olunmaktadır:

- *Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncuları*; (i) taşımanın başında sorumluluğunun kapsamını, sınırını ve muafiyet nedenlerini öngörebilecek, (ii) sorumluluğuna yol açan zararı karşılamakta zorlandığında, sorumluluk sigortacısına başvurabilecek ve (iii) hâlihazırda ödemekle yükümlü olduğu yüksek sorumluluk sigortası primlerine kıyasen, belirli ve öngörülebilir bir sorumluluk rejimine tabi tutulacağından, daha az sigorta primi ödeme imkânına sahip olacaktır.
- *Fiili taşıyıcılar ve terminal işleticileri*; (i) sınırları ve kapsamı belirli olan sorumluluğun çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunda olması nedeni ile kendilerine yöneltilecek dava sayısında azalma olacak ve (ii) fiilen gerçekleştirdikleri taşıma sistemini ya da taşımaya ilişkin faaliyetleri düzenleyen hukuk normları dışında bir hukuk normu ile ve çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusu dışında bir tarafa karşı sorumlu tutulamayacaklardır.
- *Yük ilgilisi*; (i) taşımanın başında öngörülebilen sorumluluğu sigorta ile himaye altına alınan çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusundan ya da onun sorumluluk sigortacısından, zararının tazminini daha kolay gerçekleştirebilecek ve (ii) yük sigortası tesisinde

ödeyeceği primler, ağırlığın sorumluluk sigortasına kaydırılmış olması nedeniyle azalacaktır.

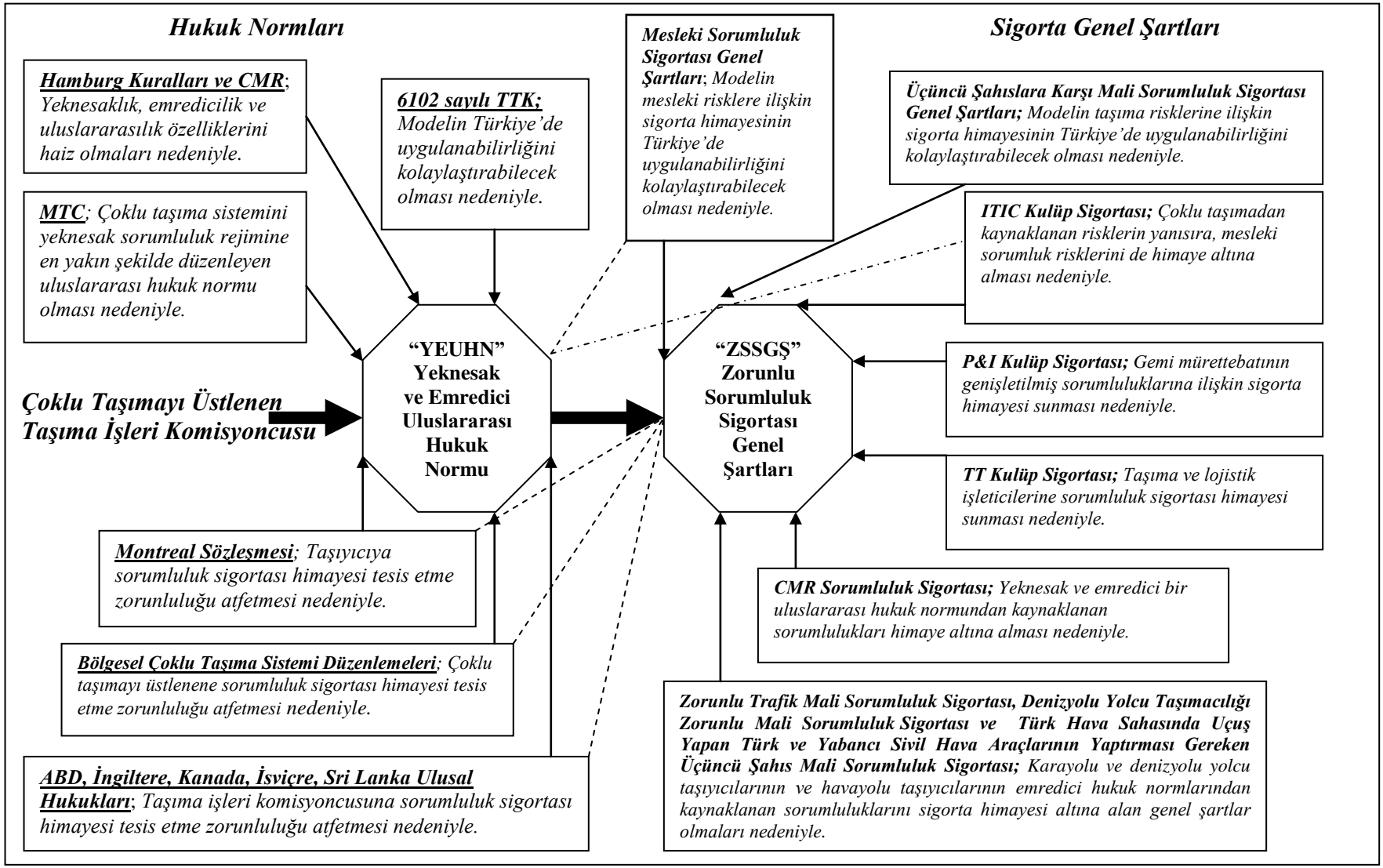
- *Yük sigortacısı*; yeknesak ve emredici nitelikli hukuk normu uyarınca çerçevesi tespit edilen sorumluluktan muafiyet ve sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, yük sigortasının tamamen elenmesini engelleyecek ve bu gibi durumlarda çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusuna kısmen ya da tamamen atfedilemeyen zararlar için yük sigortası himayesini işletebilecektir.
- *Sorumluluk sigortacısı*; (i) sorumluluk sigortası himayesinin zorunlu hale getirilmesiyle geniş müşteri çevresine sahip olacak ve (ii) himaye altına aldığı sorumluluğun yeknesak ve emredici bir hukuk normuna dayanması nedeniyle, sorumluluğun varlığının tespitinde uzman bilirkişi ya da avukat yardımına ihtiyaç duymaksızın, daha az maliyetle ve daha kısa sürede tazmin işlemini gerçekleştirebilecektir.

Çalışmanın bu bölümünde, öncelikli olarak, yukarıda önerilen modele dayanak teşkil eden ve çalışmanın bir önceki bölümünde incelenen hukuki düzenleme ve uygulamalar tespit edilmekte ve daha sonra bu modelin her iki aşamasına ilişkin olarak çerçeve düzenlemeler önerilmektedir.

4.3.1. Önerilen Modele Dayanak Teşkil Eden Düzenleme ve Uygulamalar

Çalışmanın bu bölümünde, önerilen iki aşamalı modele dayanak teşkil eden düzenleme ve uygulamalar, Şekil 19 ile gösterilerek, modele dayanak teşkil etme gerekçeleri ile birlikte değerlendirilmektedir. Karışıklığa mahal vermemek açısından, çalışmada; yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normuna ilişkin olarak önerilen çerçeve düzenleme kısaca "YEUHN" olarak, bu norma dayanarak ve bu normdan kaynaklanan sorumlulukları himaye altına alan zorunlu sorumluluk sigortası genel şartlarına ilişkin olarak önerilen çerçeve düzenleme ise kısaca "ZSSGŞ" olarak adlandırılmaktadır.

Şekil 19: Çoklu Taşımayı Üstlenen Taşıma İşleri Komisyoncularının Sorumluluklarının Yeknesaklaştırılmasına ve Sigorta Himayesine İlişkin Bir Model Önerisi



Şekil incelendiğinde "YEUHN"un; (i) çoklu taşıma sistemini uluslararası alanda ve yeknesak sorumluluk rejimine en yakın şekilde düzenleyen ve emredici bir hukuk normu olan MTC, (ii) tekli taşıma sistemlerini düzenlemelerine rağmen yeknesaklığı ve emrediciliği sağlama amacını yoğun bir şekilde haiz olan Hamburg Kuralları ile CMR ve (iii) modelin Türk hukuku ile uyumunu gerçekleştirebilmek amacıyla 6102 sayılı TTK'nın taşımaya ilişkin genel hükümleri esas alınmak suretiyle oluşturulduğu görülmektedir. Bunun yanısıra, ilgili hükümlerinde taşıyıcıya ya da çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusuna sorumluluk sigortası himayesi tesisi zorunluluğunu atfeden; (i) bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri, (ii) Montreal Sözleşmesi ile (iii) ABD, İngiltere, İsviçre, Kanada ve Sri Lanka ulusal hukukları, ilgili hükümleri nedeniyle, YEUHN'un oluşturulmasında göz önünde bulundurulurken, ZSSGŞ'nin dayanağının oluşturulmasında da esas alınmıştır. Son olarak, önerilen YEUHN çerçevesinde mesleki sorumluluk risklerinin de sorumluluk kapsamına alınması amaçlandığından, bu riskleri uluslararası alanda sigorta himayesi altına alan ITIC ve Türkiye'de sigorta himayesi altına alan Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın ilgili hükümleri, mesleki sorumluluğun çerçevesinin belirlenmesinde göz önünde bulundurulmuştur.

ZSSGŞ'nin oluşturulmasında ise; (i) taşıma sektöründe yer alan geniş kesimin mesleki risklere ilişkin sorumluluklarını da himaye altına alan ITIC sorumluluk sigortası, (ii) gemi mürettebatına genişletilmiş sorumluluk sigortası himayesi sunan P&I sorumluluk sigortası, (iii) taşımayı ve lojistiği üstlenenlere sorumluluk sigortası himayesi sunan TT kulübü sorumluluk sigortası ve (iv) yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normundan kaynaklanan sorumlulukları himaye altına alması nedeniyle CMR sorumluluk sigortası uygulamaları esas alınmıştır. Bunun yanısıra; (i) Türkiye'de karayolu ve denizyolu yolcu taşıyıcıları ile havayolu taşıyıcılarının emredici bir hukuk normundan kaynaklanan sorumluluklarını sigorta himayesi altına alan zorunlu sorumluluk sigortası himayesi genel şartları, (ii) Türkiye'de taşıma işleri komisyoncularının, yük taşımadan kaynaklanan sorumluluklarına ilişkin olarak tesis edilen FFL sigortalarının dayanağı olan Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ve (iii) Türkiye'de gerçekleştirilen mesleki sorumluluk sigortalarının dayanağı olan Mesleki

Sorumluluk Sigortası Genel Şartları da modelin Türk sigorta uygulamaları ile uyumunu gerçekleştirebilmek amacıyla göz önünde bulundurulmuştur.

4.3.1.1. Önerilen Modele Dayanak Teşkil Eden Uluslararası Düzenleme ve Uygulamalar

Geliştirilen iki aşamalı modelin ilk aşamasını, yukarıda ifade edildiği gibi, YEUHN oluşturmaktadır. Bu şekilde, çoklu taşımanın tüm tarafları ve özellikle çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncuları, sorumluluklarının kapsamı, sınırları ve muafiyet nedenleri ile uymakla yükümlü oldukları zamanaşımı ve ihbar sürelerini taşımanın başında öngörebilecek ve bu unsurlar taşımanın tüm tarafları için belirli hale gelecektir.

Çoklu taşımayı hukuki açıdan zayıf kılan yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenme eksikliği, ancak sistemi düzenleyen emredici ve yeknesak bir uluslararası hukuk normunun, önemli sayıda devlet tarafından kabulü ve bu normu iç hukuklarına olabildiğince az değiştirerek almaları ile giderilebilecektir[136] (Kozuka, 2003: 257). Bu noktada, hâlihazırda yürürlükte bulunan ve çoklu taşıma sistemini düzenleyen farklı ulusal ve bölgesel düzenlemelerin de yürürlükten kaldırılmasının, yeknesaklık zafiyetini gidermek için önemli olduğu değerlendirilmektedir. Bunun yanısıra, bir devletin uluslararası alanda kabul edilen sözleşmeye taraf olmayıp da o sözleşmeyi kendi iç hukukuna alması durumu da söz konusu olmaktadır[137]. Sonuç olarak yeknesak hukuk kuralı yaratan sözleşmeler, taraf devletlerin sayısı ile sınırlı olmayacak şekilde etkili olabilmektedir.

---

[136] Örneğin Türkiye, IMO tarafından 20.10.1972 tarihinde kabul edilerek 15.06.1977 tarihinde yürürlüğe giren "Denizde Çatışmayı Önlemeye İlişkin Uluslararası Düzenlemelere ilişkin Sözleşme"ye (COLREG) taraf olmuş ve 16273 sayılı 29.04.1978 tarihli Resmi Gazete' de yayınlanan "Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü" ile bu sözleşmeyi kendi iç hukukuna da almıştır. Bu şekilde denizde çatışmaya ilişkin yeknesak bir uluslararası düzen yaratan COLREG kuralları, Türkiye açısından sadece uluslararası sularda değil kendi iç sularında da uygulama olanağı bulmuştur.

[137] Örneğin Kore, IMO tarafından 03.05.1996 tarihinde kabul edilerek 13.05.2004 tarihinde yürürlüğe giren "Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesi"ne (LLMC) ve Hague-Visby Kurallarına taraf olmamasına rağmen, bu kurallara 1993 yılında tadil ettiği Kore Ticaret Kanunu 5. Bölümünde yer vermiştir. Kore gibi Çin'de, Hague - Visby Kuralları'nın 1979 Değişiklik Protokolü ile tadil edilmiş haline taraf olmasa da, bu düzenlemede yer alan taşıyıcının sorumluluktan muafiyeti, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, konşimentonun karine özelliği taşıması gibi konulara 1992 yılında kabul etmiş olduğu "Çin Halk Cumhuriyeti Denizcilik Kanunu"nda yer vermiştir (Kozuka, 2003: 258). Vietnam da denizyolu taşıma sistemine ilişkin olarak kabul edilen

Devletlerin, taraf oldukları bir uluslararası hukuk normunu, kendi iç hukuklarına da almaları, o normun, ülke sınırları içinde ve dışında tek tip uygulanmasını sağlayacaktır. Ancak devletlerin, bir uluslararası hukuk normunu, ülke sınırları içinde ve dışında uygulamak zorunluluğunda bırakılmaları, devletlerin egemen üstünlüğü ilkesinin gereklerinden biri olan "kendi iç hukuklarını belirlemede tamamen serbest olmaları gereği" ile çelişmektedir. Bu nedenle, modelin ilk aşamasının tam anlamıyla gerçekleşmesi için, kabul edilecek uluslararası ve emredici nitelikli yeknesak hukuk normunun hazırlanması aşamasına, devletlerin geniş katılımının ve görüş teatisinin sağlanması gerekmektedir. Bu şekilde; çoklu taşıma sistemine ilişkin olarak, zorunluluğa değil ama iradeye dayanan uluslararası ve emredici nitelikli bir hukuk düzeni oluşturulabilecektir.

Bir uluslararası hukuk normunun, yeknesaklık sağlayabilmesi için emredici olması gerekliliği de bulunmaktadır. UNECE (2002: 11), "Çoklu Taşımaya İlişkin Sorumluluk Rejimleri Uyumlaştırılması Olanakları" (Possibilities For Harmonization of Civil Liability Regimes Governing Multimodal Transport) başlıklı raporunda; örnek kuralların, tek tip formların, tek tip şartların ve bunlar gibi "yumuşak hukuk" (soft law) düzenlemelerinin, yeknesaklık sağlama konusunda geniş ve daha kolay kabul edilebilir çabalar olduğunu belirtmiş, ancak hiçbirinin emredici bir uluslararası hukuk normunun yaratacağı uzun ve kalıcı etkiyi yaratamayacağını da ifade etmiştir. İhtiyari olmasına rağmen geniş bir katılımla, ILA tarafından, 1924 yılında kabul edilen "York Anvers Kuralları" (York Antwerp Rules), uluslararası ve ulusal alanda emredici niteliği haiz olmayan bir norm ile yeknesaklık sağlanması yolunda ilginç ve istisnai bir düzenlemedir. York Anvers Kuralları, uluslararası bir sözleşme olmayıp ilgililerin arzuları ile navlun sözleşmeleri ve konşimentolara bir madde olarak alınmaları tavsiye edilen kurallar topluluğudur (Light, 2004: 420). Ancak bu kurallar, devletlerin geniş katılımıyla hazırlandıklarından, uluslararası taşımada müşterek avaryaya ilişkin olarak kendisine atıfta bulunulan ve hatta ulusal hukukları da etkileyen önemli bir hukuk normu haline gelmişlerdir[138].

---

uluslararası antlaşmaların hiçbirinin tarafı olmasa da, 1993 tarihinde kabul ettiği "Vietnam Denizcilik Kanunu"nda yoğun olarak Hague-Visby Kuralları düzenlemelerine yer vermektedir.

[138] Nitekim 6102 sayılı TTK'nın 1203. maddesinde; "*taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesi, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tabidir*" denilmek suretiyle, müşterek avaryaya uygulanacak normların tespitinde

Yeknesaklık, emredicilik ve uluslararasılılık niteliklerini taşıyan ve çoklu taşıma sistemini düzenleyen MTC, bu özellikleriyle YEUHN'a dayanak teşkil eden en önemli düzenlemelerden biridir. Bu tespitte, çoklu taşıma sistemini uluslararası alanda düzenleyen; (i) UNCTAD-ICC Kuralları'nın ihtiyari niteliği haiz olması ve ağ sorumluluk rejimini benimsemiş olması ve (ii) Rotterdam Kuralları'nın ise denizyolu taşımasını içermeyen bir çoklu taşımaya uygulanamayacak olması, ağ sorumluluk rejimini benimsemiş olması ve hâlihazırda yürürlükte bulunmaması etkili olmaktadır. Nitekim çalışmanın çoklu taşımayı düzenleyen uluslararası hukuk normlarının incelendiği bir önceki bölümünde, MTC'nin uluslararası çoklu taşıma sistemini düzenleyen diğer normlar olan UNCTAD-ICC Kuralları ve Rotterdam Kuralları'na göre, yeknesak sorumluluk rejimi tesisinde daha başarılı olduğu vurgulanmıştı.

MTC'nin zorunlu sorumluluk sigortasına ilişkin herhangi bir hüküm içermediği çalışmanın önceki bölümlerinde tespit olunmuştur. Bu nedenle taşıyıcıya sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi zorunluluğunu getiren Montreal Sözleşmesi, sadece bu hükmüyle, YEUHN'un hazırlanmasında dikkate alınan diğer bir uluslararası düzenlemedir. MTC'nin yanısıra, tekli taşıma sistemlerini düzenleseler de yeknesaklık, emredicilik ve uluslararasılılık özelliklerini, diğer tekli taşıma sistemlerini düzenleyen normlara göre daha yoğun bir şekilde taşıyan Hamburg Kuralları ile CMR'nin de bazı hükümleri, YEUHN'un yapılandırılmasında göz önünde tutulmuştur.

Modelin ikinci aşamasını oluşturan ZSSGŞ'nin dayanağının tespit edildiği hükmünde, uluslararası tekli taşıma sistemi düzenlemelerinden sadece havayolu taşıma sistemini düzenleyen Montreal Sözleşmesi'nin sorumluluk sigortası tesisini zorunlu tutan hükmü göz önünde bulundurulmuştur. ZSSGŞ'nin kapsamının belirlenmesinde ise; mesleki sorumluluk ve taşıma sorumluluk risklerini, taşıma işleri komisyoncuları da dahil olmak üzere, taşımayı tüm üstlenenleri üye olarak kabul etmek suretiyle uluslararası ölçekte sorumluluk sigortası himayesi altına alan ITIC, gemi mürettebatına genişletilmiş sorumluluk sigortası himayesi sunan P&I ve taşıma ve lojistik üstlenenlerine sorumluluk sigortası himayesi sunan TT kulüpleri sorumluluk sigortaları uygulamaları ile yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normundan kaynaklanan sorumlulukları himaye altına alması nedeniyle CMR

ve bir ulusal hukuk normu içerisinde, uluslararası bir örgüt tarafından kabul edilen tavsiye niteliğindeki normlara atıfta bulunulmuştur.

sorumluluk sigortası uygulamaları, göz önünde bulundurulan uluslararası sorumluluk sigortası uygulamaları olmuştur.

4.3.1.2. Önerilen Modele Dayanak Teşkil Eden Bölgesel Düzenleme ve Uygulamalar

YEUHN niteliği gereği uluslararası olduğundan, hazırlanmasında, bölgesel ölçekte düzenlenen herhangi bir düzenleme esas alınmamıştır. Nitekim amaç çoklu taşıma sisteminin düzenlenmesinde bölgeselleşmekten çok uluslararasılaşmaktır. Bunun yanısıra, çoklu taşıma sistemini düzenleyen ve çalışmanın bir önceki bölümünde incelenen bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin zaten, yeknesak sorumluluk rejimi yerine ağ sorumluluk rejimini benimseyerek, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebildiği durumlarda, tekli taşıma sistemi düzenlemelerine atıfta bulundukları tespit edilmiştir. Ancak, çoklu taşımayı üstlenen işleticiye sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi zorunluluğunu getiren bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri, sadece bu hükümleriyle, YEUHN'un hazırlanmasında göz önünde bulundurulmuşlardır. Bu düzenlemelerin tamamı, ilgili maddelerinde; "*çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin, bir koruma ve tazmin kulübünün ya da buna seçenek olarak gösterilebilecek bir sigorta işletmesinin, kayıp, hasar ve geç teslim zararlarına ilişkin sorumluluklarını himaye altına aldığını gösteren bir sigorta poliçesinin varlığını*" çoklu taşımayı üstlenen işletici olarak hareket edebilme ve somut çoklu taşımaya uygulanabilme açısından zorunlu tutmuştur.

Modelin ikinci aşamasını oluşturan ZSSGŞ'nin dayanağının tespit edildiği hükmünde; bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin, sorumluluk sigortası tesisini zorunlu tutan ilgili hükümleri göz önünde bulundurulmuştur.

4.3.1.3. Önerilen Modele Dayanak Teşkil Eden Ulusal Düzenleme ve Uygulamalar

Çoklu taşıma sistemini düzenleyen ve hâlihazırda yürürlükte bulunan ulusal hukuk normlarında, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi gerekliliği vurgulanmamaktadır (UNESCAP, 2012). Kaldı ki bu

işletmelerin sorumluluklarını düzenleyen ulusal normlar dahi, yok denecek kadar azdır. Türkiye'de, çalışmanın önceki bölümlerinde incelendiği gibi, çoklu taşıma sistemini düzenleyen ilk ve tek hukuk normu 6102 sayılı TTK'dır ve ilgili maddelerinde sistem sınırlı bir şekilde ve taşımayı düzenleyen genel hükümlere atıfta bulunmak suretiyle düzenlenmiştir. YEUHN'un, oluşturulmasında 6102 sayılı TTK'nın çoklu taşıma sistemini düzenleyen sınırlı hükümleri bu nedenle esas alınamayacak olsa da, önerilen bu normun yeknesaklık sağlama konusunda başarı sağlayabilmesi için, ulusal hukuklarla uyumlu olması gerekmekte ve dolayısıyla bazı hükümleri 6102 sayılı TTK'nın taşımaya ilişkin genel hükümleri göz önünde bulundurulmak suretiyle hazırlanmaktadır.

YEUHN'un ilgili hükmünde sorumluluk sigortası himayesinin zorunlu tutulacağı ve uluslararası ölçekte Montreal Sözleşmesi'nin, bölgesel ölçekte ise bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin bu noktada göz önünde tutulduğu yukarıda belirtilmişti. Ulusal ölçekte de konuya ilişkin olarak göz önünde tutulabilecek ve ZSSGŞ'nin dayanağını da teşkil edecek düzenlemelerin varlığı tespit edilmektedir. Nitekim ABD Yasası'nın 13903. maddesi ile bir taşıma işleri komisyoncusu olarak hareket eden işletmelerin, sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi zorunluluğu düzenlenmektedir. Madde uyarınca, taşıma işleri komisyoncusunun federal sorumluluk sigortası gereklerini yerine getirmeksizin, yani muhtemel kayıp ya da hasara karşı sorumluluğunu sigorta koruması altına almaksızın, faaliyete başlayamayacağı düzenlenmektedir (Edrich, 2007: 270). Yine bazı ülkelerde, taşıma işleri komisyoncularının, sorumluluk sigortası himayesi tesis etmeksizin çoklu taşıma dahil hiçbir faaliyette bulunamayacağını öngören ve bu himayeyi zorunlu tutan ulusal uygulamalar bulunmaktadır. Bu uygulamalara aşağıda kısaca yer verilmektedir:

(i) Sri Lanka'da Sri Lanka Taşıma İşleri Komisyoncuları Derneği, üyelerinin geçerli sorumluluk sigortası himayesini; taşımaya ilişkin sorumlulukları için 10.000.000 Rupe, hata ve ihmal gibi mesleki risklere ilişkin sorumlulukları için ise 5.000.000 Rupe teminatlı bir şekilde tesis etmelerini zorunlu kılmaktadır.

(ii) Kanada'da Uluslararası Taşıma İşleri Komisyoncuları Birliği, üyelerinin masraflara kendileri katlanmak şartı ile 250.000 Kanada Doları tutarında sorumluluk sigortası himayesi tesisini zorunlu kılmıştır.

(iii) İsviçre'de İsveç Taşıma İşleri Komisyoncuları ve Lojistik Şirketleri Birliği, üyelerinin sözleşmesel ve sözleşme dışı sorumluluklarını 1.000.000 İsveç Frankı tutarında himaye altına alan sorumluluk sigortası himayesini zorunlu kılmıştır.

(iv) İngiliz Taşıma İşleri Komisyoncuları Kurumu (IFF), 1984 yılında, çoklu taşımanın da gelişimine paralel olarak çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının "kâğıt basan acente" (paper-print agency) sıfatlarının, dünya çapında değişmesine neden olacak düzenlemeler gerçekleştirmiştir. İngiltere'de çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun, IFF üyesi olabilmesi için mutlaka sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi gereğine değinilmiş ve bu zorunluluk FIATA'nın çoklu taşımayı teşvik etmesini kolaylaştırmıştır (UNCTAD, 1991: 53)

ZSSGŞ'nin yapısının oluşturulmasında ise Türk hukukunda karayolu ve denizyolu yolcu taşıyıcıları ile havayolu taşıyıcıları için gerçekleştirilen zorunlu sorumluluk sigortası uygulamaları göz önünde tutulmuştur. Nitekim tüm bu zorunlu sorumluluk sigortaları, ilgili taşıyıcıların belirli bir hukuk normuna dayanan sorumluluklarını sigorta himayesi altına almaktadır. Bunun yanısıra, Türk hukukunda taşıma işleri komisyoncularının yük taşımaya ilişkin sorumlulukları, yukarıda belirtildiği gibi zorunlu olmasa da, Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları kapsamında oluşturulan FFL sigortaları ile himaye altına alınmaktadır. Bu nedenle modelin ikinci aşamasının tesisinde bu genel şartlar da dikkate alınmıştır. Son olarak taşıma işleri komisyoncularının mesleki sorumluluklarının da model ile sigorta himayesi altına alınması amaçlandığından, Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları da yine modelin ikinci aşamasının kurulumunda dikkate alınmaktadır.

4.3.2. Önerilen Modelin Çerçevesi

Çalışmada önerilen modelin ilk aşamasını "YEUHN"un, ikinci aşamasını ise "YEUHN" uyarınca ve onun atıfta bulunduğu sorumlulukların "ZSSGŞ" ile sigorta himayesi altına alınmasının oluşturduğu ifade edilerek, bu modelin dayanağı olan uluslararası, bölgesel, ulusal uygulama ve düzenlemeler yukarıda değerlendirilmiştir. Çalışmanın bu bölümünde ise "YEUHN" ve "ZSSGŞ"de yer alması önerilen hükümler genel olarak belirtilmektedir.

4.3.2.1. Model Uyarınca Önerilen Yeknesak ve Emredici Uluslararası Hukuk Normunun Çerçevesi (YEUHN)

Yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normuna dayanan ve bu yeknesak norm uyarınca tesis edilen sorumluluk sigortası himayesi, uzun vadede tüm taşıma ilişkisi taraflarına önemli faydalar sağlayacaktır. Briant (1996: 25), uluslararası taşıma ile taşıtanlar, taşıyıcılar, üstlenenler, sigortacılar, hukukçular ve komisyoncular arasındaki sıkı ilişkiye vurguda bulunmakta ve bu kişilerin taşımayı hâlihazırda düzenleyen sorumluluk kurallarının yetersizliğini gidermek ve bu yetersizlikler nedeniyle ortaya çıkan maliyet artışını önlemek konusunda istekli olduklarını ifade etmektedir.

UNECE (2000), 03.07.2000 tarihinde hazırladığı "Kombine Taşımayı Düzenleyen Sivil Sorumluluk Rejimine İlişkin Uzlaşı ve Uyum Olanakları" (Possibilities For Reconciliation and Harmonization of Civil Liability Regimes Governing Combined Transport) başlıklı raporunda; (i) Avrupa Ticaret ve Sanayi Odaları Birliği'nin, (ii) denizyolu taşımasına ilişkin olarak faaliyet gösteren Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği (IAPH), Uluslararası Denizcilik Birliği (ICS), Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği ve Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği'nin (IUMI), (iii) karayolu taşımasına ilişkin olarak faaliyet gösteren IRU'nun, (iv) demiryolu taşımasına ilişkin olarak faaliyet gösteren Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) ve Uluslararası Demiryolu Taşıma Komitesi'nin (CIT), (v) çoklu taşımacılığa ilişkin olarak faaliyet gösteren Avrupa Kombine Taşımacılık Grubu (GETC) ve Uluslararası Çoklu Taşıma Birliği'nin (IMTA), (vi) Taşıma İşleri

Komisyoncuları ve Lojistik Liderleri Kulübü'nün (F&L) ve (vii) büyük taşıtanların (VOLVO) çoklu taşımanın yeknesak ve emredici bir hukuk normuyla düzenlenmesine ilişkin görüşlerini Tablo 37'de derlendiği gibi, bir araya getirmiştir. Tablo incelendiğinde çoklu taşımada faaliyet gösteren ve yukarıda genel olarak ifade edilen tüm aktörlerin, sistemin yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmesi gerekliliği konusunda olumlu düşünce taşımadığı görülmektedir.

Rapor uyarınca hazırlanan Tablo 37 incelendiğinde; sigorta sektörü temsilcisi IUMI, Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği ile ICS'nin çoklu taşımada yeknesaklık çözümünün gerekli olmadığını vurguladıkları, ancak kalan diğer tüm sektör temsilcilerinin yeknesaklık çözümünü destekledikleri tespit edilmektedir. Sigorta sektörü temsilcilerinin yeknesaklık çözümüne karşı isteksizlikleri; kapsam ve sınırları belirli olmayan sorumluluğun sigortalanmasında talep edebilecekleri primlerin yüksekliğine ve belirli hale getirilen sorumluluklar çerçevesinde talep edebilecekleri primlerin azalacağı endişesine dayandırılmaktadır (UNECE, 2000: 5). Bu durum da, çalışmada vurgulanan, çoklu taşımada özellikle sigorta maliyetlerinin düşürülmesiyle sağlanacak maliyet etkinliğini gerçekleştirebilmek için yeknesak sorumluluk rejimi tesisi gerekliliğini doğrulamaktadır.

Tablo 37: Belirli Sektörlerin Temsilcilerinin Çoklu Taşımada Yeknesaklık Çözümüne İlişkin Görüşleri

Sektör Temsilcileri	Belirli Sektörlerin Temsilcilerinin Çoklu Taşımada Yeknesaklık Çözümüne İlişkin Görüşleri
Avrupa Ticaret ve Sanayi Odaları Birliği	-Çoklu taşıma sistemine ilişkin olarak gerçekleştirilen çalışmaları takdir etmekte ve çalışmalar sonucu hazırlanacak uluslararası ve emredici hukuk normunun, taşıma sektöründe hâlihazırda mevcut olan en önemli eksikliklerinden birini gidereceğini ifade etmektedir. - Çoklu taşımaya ilişkin olarak hazırlanacak uluslararası ve emredici hukuki düzenlemenin, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, taşımanın başında belirsiz ve öngörülemez bir sorumluluğa sahip olmasını engelleyeceğini ve bu durumun maliyet ile ilgili sorunları gidereceğini değerlendirmektedir.
IRU	- CMR'nin karayolu taşımasında, COTIF'in ise demiryolu taşımasında yeknesaklığı tam anlamıyla sağlamış olduğunu, ancak konşimento olmaksızın uygulanamayacak Lahey ve Lahey - Visby Kuralları'nın denizyolu taşımasında yeknesaklığı sağlamak konusunda başarılı olamadığını değerlendirmekte ve bu belirsizliğin sigorta işletmelerini beslediğini ifade etmektedir. - Çoklu taşıma sisteminin, iç taşımaların %70'ine uygulanmakla tekli taşıma sistemi düzenlemeleri içerisinde önemli bir yere sahip olan CMR dâhilinde düzenlenmesi gereğini vurgulamaktadır.
IAPH	- Çoklu taşıma sistemini düzenleyecek hukuk normunda, limanlarda gerçekleşecek aktarma ve geçici depolamaya ilişkin sorumlulukların da yer almasının, IAPH üyesi bazı limanların muhtemel yeni sorumluluk rejiminden yararlanmasına olanak sağlayacağını değerlendirmektedir.
Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği	- Çoklu taşımayı düzenleyen yeknesak bir uluslararası sözleşme hazırlanmasına ihtiyaç bulunmadığını ve bu durumun çoklu taşımanın gelişimine ya da ticari olarak işletmelere herhangi bir ek yarar sağlamayacağını değerlendirmektedir. - P&I kulüplerinin çoklu taşımada yeknesak düzenlemeye olan bu karşı duruşunun, sektörün özellikle taşıyıcı ve onların yük sigortacılarını da kapsayan büyük çoğunluğunca desteklendiğini ve tekli taşıma sistemlerinde düzenlenen ağ sorumluluk rejimi esasına dayanan mevcut sistemin yeterli olduğunu ifade etmektedir.
IMTA	- Artan sayıda farklı ulusal ve bölgesel çoklu taşıma düzenlemelerinin birbirleri ile çatışmasının kapıdan kapıya taşımanın maliyetlerini arttıracağı ve yüklerin sınırlar ötesine kolay bir şekilde taşınmasını engelleyeceğini, bu nedenle çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici bir hukuk normuna ihtiyaç duyulduğunu belirtmektedir.

Kaynak: UNECE, 2000'den derlenerek oluşturulmuştur.

Tablo 37: Belirli Sektörlerin Temsilcilerinin Çoklu Taşımada Yeknesaklık Çözümüne İlişkin Görüşleri (Devam)

Sektör Temsilcileri	Belirli Sektörlerin Temsilcilerinin Çoklu Taşımada Yeknesaklık Çözümüne İlişkin Görüşleri
ICS	- Denizcilik sektörünün varolan sistemden memnun olduğunu ve özellikle ağ sorumluluk rejiminin maliyet etkini ve sektörün ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir sistem olduğunu ifade etmekte, sistemin değişmesine ihtiyaç bulunmadığını ve yeni düzenlemenin karışıklık ve zaman kaybı gibi maliyet kayıplarına yol açacağını değerlendirmektedir.
IUMI	- Çoklu taşımayı düzenleyen herhangi bir yeknesak düzenlemeye ihtiyaç duyulmadığını ve mevcut durumda çözüm olarak getirilen tekli taşıma sistemi düzenlemeleri ve UNCTAD/ICC Kuralları'nın uygulanmasının başarılı bir şekilde devam ettiğini ifade etmektedir.
VOLVO	-Tekli taşıma sistemi düzenlemelerinin sorumluluk hükümleri arasındaki farklılığının çoklu taşıma sistemini karmaşık hale getirdiğini tespit ederek, bu düzenlemelerin uygulanmasının gelecek taşımalar için de başarısız uygulamalara yol açacağı değerlendirmektedir. Küresel çoklu taşımaya ilişkin yeknesak düzenlemeyi yoğun bir şekilde desteklediğini belirtmektedir.
F&L	- Çeşitlilik ve belirsizliğin taşıma işleri komisyoncularının taşıma sektörünün gelişiminde yer almasını imkânsız hale getirdiğini ifade ederek, küreselleşmenin bir gereği olan çoklu taşımada, yeknesaklık gerçekleşmeksizin maliyet etkinliğinin yaratılamayacağını belirtmektedir. - Varolan düzenlemelerin teknolojik gelişmeler karşısında yetersiz kaldığını ve yeni yeknesak ve emredici bir norma ihtiyaç duyulduğunu değerlendirmektedir.
GETC	- Her bir taşıma sisteminin (CMR, CIM, Lahey-Visby gibi) emredici ve kendisine özel olarak hazırlanan bir hukuki düzenlemeye sahip olduğunu, çoklu taşımanın bu eşit davranıştan yararlandırılmamasının nedeninin anlaşılması gerektiğini vurgulamaktadır.
UIC ve CIT	- COTIF'de yer alan kuralların çoklu taşıma sistemine de uygulanabilir olduğunu, ancak bu kuralların sistemin tamamını düzenlemeye yetmeyeceğini değerlendirmekte ve ekonominin küreselleşmesi ile çoklu taşımanın tamamının esaslı olarak düzenlendiği yeni yeknesak kurallara ihtiyaç duyulduğunu ifade etmektedir.

Kaynak: UNECE, 2000'den derlenerek oluşturulmuştur.

Sigorta sektörü temsilcileri, çoklu taşıma sisteminin yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normuyla düzenlenmemesinin herhangi bir zorluğa yol açmadığını ifade etseler de, gelişmekte olan ve çoklu taşıma sistemini bir hukuk normu ile düzenlemeyen bölge ve devletlerde konuya ilişkin son derece büyük sıkıntılar yaşanmaktadır. Kaldı ki IUMI'nin, UNCTAD-ICC Kuralları'nın çoklu taşımayı düzenlemede yeterli olduğunu ifade eden görüşü de; Finlandiya, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, İspanya ve İngiltere'de yapılan araştırmalar sonucunda, taşıma işleri komisyoncularının yaygın olarak kullandıkları bu kuralların içeriğinden, taşıtanların haberdar dahi olmadığının tespit edilmesiyle çürütülmektedir (Avrupa Komisyonu, 2001b: 37).

Yeknesaklık gereği, sadece uluslararası boyutta sağlanmakla yerine getirilmiş olmayacaktır. Nitekim Tablo 37 uyarınca ifade edildiği üzere, IMTA; çoklu taşımayı düzenleyen farklı ulusal ve bölgesel düzenlemelerin varlığının, yeknesaklıktan çok belirsizlik yarattığını ifade etmektedir.

Yukarıda belirtildiği gibi, çoklu taşımaya ilişkin olarak tesis edilecek ve kurulan modelin ilk aşamasını teşkil etmesi önerilen YEUHN, çoklu taşıma sistemini yeknesak ve uluslararası alanda emredici bir şekilde düzenleyen MTC öncelikli olarak göz önünde tutulmak, CMR ve Hamburg Kuralları dikkate alınmak ve hâlihazırda yürürlükte olan 6102 sayılı TTK düzenlemesine olabildiğince paralellik taşımak suretiyle, Tablo 38'deki gibi oluşturulmuştur.

Tablo 38: Model Uyarınca Çoklu Taşımaya İlişkin Olarak Önerilen Yeknesak ve Emredici Uluslararası Hukuk Normunun Çerçevesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Uygulama Alanı	- Emredicidir. - Çoklu taşıma sözleşmesinde yükleme, boşaltma, aktarma yerleri olarak gösterilen yerlerden en az birisinin sözleşmeye taraf devletin ülkesinde bulunması durumunda uygulanır. - İç taşımalar ile canlı hayvan ve güvertede yük taşımalarına uygulanabilir
Taşıyıcı ve Çoklu Taşımayı Üstlenen İşletici Kavramları	- Fiili Taşıyıcı; taşımanın tamamını ya da bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir. - Çoklu taşımayı üstlenen işletici; çoklu taşıma sözleşmesini tamamlayan, gönderici ya da taşıyıcıların temsilcisi sıfatıyla değil, kendi adına asil olarak sözleşmelerin tarafı olan ve bu sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin olarak ortaya çıkabilecek tüm sorumluluğu üstlenen kişidir.
Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Kapsamı	- Çoklu taşımayı üstlenen işletici, kendisinin ve görevleri içerisinde hareket etmek kaydıyla kendi adamları ve temsilcilerinin ya da taşıma sözleşmesinin gereklerinin yerine getirilebilmesi için kullanılan diğer kimselerin, fiili taşıyıcılar ile bunların çalışanlarının fiil ve ihmalleri sonucunda meydana gelecek; (i) "*yüklerin teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar geçen sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından*" ve (ii) "*mesleki faaliyetlerin ifası nedeniyle üçüncü tarafın malına verilen fiziksel kayıp ve zararlar ile üçüncü tarafın ölüm, yaralanma ve hastalığından kaynaklanan zararlardan*" sorumludur.
İhbar ve Dava Açma Süreleri	- Yük ilgilisi; gözle görülür zararlar için teslim anında, gözle görülmeyen zararlar için teslimi takip eden 7 gün içerisinde ihbarda bulunmalıdır. - Yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde hukuki yollara başvurulmalıdır.
Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluktan Muafiyeti	- Kendisinin görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla çalışanları ve temsilcileri ile çoklu taşıma sözleşmesinin ifası ile görevlendirilen ve çoklu taşıma sözleşmesi dâhilinde hareket eden diğer kişilerin, "*zararın oluşunu ve sonuçlarını engellemek üzere alınması gereken tüm makul önlemleri almış olduklarını*" ispatlamakla sorumluluktan muaftır.
Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması	- Çoklu taşımayı üstlenen işletici (zararın meydana geldiği taşıma sistemi belirli olsun olmasın), zarara uğrayan yükün birim ağırlığının beher kilogramı için 8.33 ÖÇH'den fazlası ile sorumlu tutulamayacaktır. - Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin görevleri içerisinde hareket etmiş olmak kaydıyla kendi adamları, temsilcileri ve taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin de sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanabilme imkânı bulunmaktadır. - Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin ve görevleri içerisinde hareket etmiş olmak kaydıyla kendi adamları, temsilcileri ve taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin kayıp, hasar ve geç teslim zararlarının ortaya çıkması amacını taşıyan, kasıtlı kişisel fiil ya da ihmallerinin ispatlanması durumunda, çoklu taşımayı üstlenen işletici ve bu kişiler sorumluluğun sınırlandırılması ve sorumluluktan muafiyet hükümlerinden yararlanamayacaktır. - Geç teslim zararlarına ilişkin olarak çoklu taşımayı üstlenen işletici, gecikmeye uğramış yüke ilişkin olarak ödenecek navlunun üç katından fazlası ile sorumlu değildir.
Sigorta Himayesine İlişkin Hükümler	- Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin çoklu taşıma faaliyetinde bulunabilmesi ve çoklu taşıma ilişkisi tarafı olabilmesi için YEUHN'dan kaynaklanan sorumluluklarına ilişkin olarak, uluslararası ya da ulusal alanda kurulan koruma ve tazmin kulüpleri ya da ulusal hukuklarda usulüne uygun olarak kurulan sigorta işletmeleri tarafından gerçekleştirilecek sorumluluk sigortası himayesi tesis etmesi gerekmektedir.

4.3.2.1.1. Önerilen YEUHN'un Uygulama Alanı

Çoklu taşımaya ilişkin yeknesak bir hukuk düzeni sağlamak amacıyla Tablo 38 uyarınca tesis edilmesi önerilen YEUHN'un, yeknesaklığı gerçekleştirmek noktasındaki en önemli dayanağını emredicilik unsuru oluşturmaktadır. Nitekim emredici niteliği haiz olmayan UNCTAD-ICC Kuralları gibi mevcut düzenlemeler, çoklu taşıma ilişkisi taraflarının uygulanacağını kararlaştırmamaları halinde uygulama alanı bulamamakta ve bu durum mahkemelerce gerçekleştirilecek keyfi uygulamalara yol açmaktadır. Bu nedenle tesis edilecek modelin ilk aşamasında emredicilik unsuruna yer verilmesi, yeknesaklığın sağlanması açısından önemlidir.

Uygulama alanına ilişkin olarak geliştirilen ikinci önemli nokta YEUHN'un; "*çoklu taşıma sözleşmesinde yükleme, boşaltma, aktarma yerleri olarak gösterilen yerlerden en az birisinin sözleşmeye taraf devlete ait olması durumunda*" uygulanabilmesidir. Yeknesaklığı sağlamak noktasında önemli bir düzenleme olan CMR'nin uygulama alanını düzenleyen hükmüne paralel bir şekilde oluşturulan bu hükümle; hasar, kayıp ve zararın genelde tespit edilebileceği yükleme, boşaltma ve aktarma noktaları, YEUHN'un uygulanabilirliğinde kriter olarak değerlendirilmiş ve hasarın tespit edildiği yerde hukukun devreye girebilmesine olanak tanınmıştır.

YEUHN'un iç taşımalara da uygulanabilir olması, yeknesaklık sağlama noktasında başka bir sorunu daha engellemek amacını taşımaktadır. Çalışmanın önceki bölümlerinde incelendiği gibi, birçok devlet taraf olduğu uluslararası sözleşmeleri kendi iç hukukuna değiştirerek almakta ve bu durum, yukarıda gerçekleştirilen mahkeme kararları incelemelerinde tespit edildiği üzere, yeknesaklığın sağlanmasının önündeki engellerden birini oluşturmaktadır. YEUHN'un iç taşımalara da uygulanabilmesi, devletlerin bu düzenlemeyi olduğu gibi, değiştirmeksizin, iç hukuklarına alması zorunluluğunu doğurmakta ve yeknesaklık sağlama konusunda önem taşımaktadır. Aynı şekilde YEUHN'un, canlı hayvan ve güvertede yük taşımalarına da uygulanabilmesinde, bu alanda yapılacak taşımalarda başka hukuk normlarının uygulanmasına da olabildiğince engel olmak amaçlanmaktadır.

4.3.2.1.2. Önerilen YEUHN Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Kapsamı

Tablo 38 incelendiğinde görüleceği üzere, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusu; "*çoklu taşıma sözleşmesini tamamlayan, gönderici ya da taşıyıcıların temsilcisi sıfatıyla değil kendi adına asil olarak sözleşmelerin tarafı olan ve bu sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin tüm sorumluluğu üstlenen kişi*" olarak tanımlanmış, fiili taşıyıcı da "*taşımanın tamamını ya da bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişi*" olarak tanımlanmıştır. Bu şekilde, Rotterdam Kuralları ile oluşturulan ifa eden taraf kavramı yerine, uygulamanın uzun zaman boyunca benimsemiş olduğu fiili taşıyıcı kavramına yer verilerek, kavram kargaşası yaratılmasının önüne geçilmek amaçlanmıştır. Bunun yanısıra, fiili taşıyıcı ile çoklu taşımayı üstlenen işletici iki farklı kurum olarak düzenlenmiş ve çoklu taşımaya ilişkin olarak doğabilecek sorumluluğun tamamı sadece çoklu taşımayı üstlenen işleticisine atfedilmiştir. Bu şekilde, sözleşmenin nisbiliği ilkesine paralel olarak, yük ilgililerinin sözleşmesel ilişki içerisinde bulunmadıkları fiili taşıyıcıları takip etmek yerine, doğrudan çoklu taşıma sözleşmesinin tarafı olan çoklu taşımayı üstlenen işleticiye yönelmeleri sağlanarak, ortaya çıkması muhtemel ihtilafların çözümünde zaman ve maliyet tasarrufu gerçekleştirmek amaçlanmıştır.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun kapsamı; "*yüklerin teslim alındığı an ile teslim edildiği an arasındaki sürede gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararları*" ve "*mesleki faaliyetlerin ifası nedeniyle, üçüncü tarafın malına verilen fiziksel kayıp ve zararlar ile üçüncü tarafın ölüm, yaralanma ve hastalığından kaynaklanan zararları*" ile sınırlandırılmış ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, kendi adamları ve temsilcilerinin ya da çoklu taşıma sözleşmesinin gereklerini yerine getirilebilmesi için kullandığı diğer kimseler ile fiili taşıyıcıların fiil ve ihmallerinden de sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Bu şekilde, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun; yük taşımaya ilişkin sorumluluğun yanısıra, mesleki sorumluluğunun çerçevesi de, yük taşımadan kaynaklanmayan, ancak mesleki faaliyetin ifasına ilişkin olarak üçüncü kişilere verilen zararları kapsayacak şekilde belirlenmiştir.

YEUHN uyarınca çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun, yüklerin teslim alındığı an ile teslim edildiği an arasını kapsayacağına ilişkin düzenleme; Lahey, Lahey - Visby ve kısmen de olsa Hamburg Kuralları haricinde, çalışmanın üçüncü bölümünde incelenen tüm tekli ve çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri ile 6762 ve 6102 sayılı TTK düzenlemeleri paralelinde gerçekleştirilen ve niteliği itibariyle bütünleşik olan çoklu taşımanın gereklerinden doğan bir düzenlemedir. Rotterdam Kuralları ile bu sorumluluğun, yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasında daraltılmasına, tarafların anlaşması kaydıyla imkân verilmişse de, bu imkânın kullanımının çoklu taşıma sisteminin doğasına aykırı olduğu ve birtakım sorumlulukların boşlukta kalmasına neden olabileceği düşünülmektedir. Nitekim çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasında sınırlandırılması, çoklu taşıma sisteminin zorunlu unsurlarından biri olan ikinci farklı taşıma sistemine geçiş aşamasında ortaya çıkacak zararların çoklu taşımayı üstlenene atfedilebilmesini engelleyecektir.

YEUHN uyarınca, yük ilgilisine; gözle görülür zararlar için teslim anında, gözle görülmeyen zararlar için teslimi takip eden 7 gün içerisinde ihbarda bulunma yükümlülüğü yüklenmiştir. Bu düzenleme, çalışmanın üçüncü bölümünde incelenen uluslararası çoklu taşıma sistemi düzenlemelerine ve 6102 sayılı TTK'nın 889. maddesinde taşımaya ilişkin olarak yer verilen genel ihbar sürelerine ilişkin düzenlemeye paralel bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Bunun yanısıra, YEUHN ile yük ilgilisine, yüklerin teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 1 yıl içerisinde hukuki yollara başvurma hakkı tanımıştır. UNCTAD – ICC Kuralları'nda yük ilgilisine tanınan 9 aylık dava açma süresinin kısalığı, MTC ve Rotterdam Kuralları ile öngörülen 2 yıllık dava açma süresinin ise uzunluğu karşısında, Hamburg ve Varşova Sistemi Düzenlemeleri haricinde tüm diğer tekli taşıma sistemi düzenlemelerinde ve 6102 sayılı TTK'nın 1188. madde düzenlemesinde dava ikamesi için öngörülen 1 yıllık süre, çoklu taşıma tarafları arasındaki dengeyi sağlamak ve Türk hukuku ile uyumu gerçekleştirmek amacıyla YEUHN'da yer almıştır.

4.3.2.1.3. Önerilen YEUHN Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluktan Muafiyeti

YEUHN uyarınca çoklu taşımayı üstlenen işleticinin "*kendisinin, görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla çalışanları ve temsilcileri ile çoklu taşıma sözleşmesinin ifası ile görevlendirilen ve çoklu taşıma sözleşmesi dâhilinde hareket eden diğer kişilerin, zararın oluşunu ve sonuçlarını engellemek üzere alınması gereken tüm makul önlemleri almış olduklarını ispatlamakla*" sorumluluktan muaf olacağı düzenlenmiş ve denizyolu taşıma sistemine ilişkin olarak kabul edilen Hamburg Kuralları, karayolu taşıma sistemine ilişkin olarak kabul edilen CMR ve çoklu taşıma sistemine ilişkin olarak kabul edilen MTC'ye paralel bir şekilde, yararlanılabilecek muafiyet nedenleri bir liste şeklinde belirtilmemiştir. Bunun nedeni, bütünleşik yapısı itibariyle çok kapsamlı ve yukarıda ifade edildiği gibi yüksek riskleri haiz bir taşıma sistemi olan çoklu taşıma sistemini, sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunmak suretiyle düzenleyen ve bu şekilde sisteme ilişkin olarak doğabilecek tüm sorumluluğu üzerine alan üstlenenin, alması gereken tüm makul önlemleri almasını zorunlu hale getirmektir. Nitekim yük ilgilisinin, yukarıda belirtildiği gibi, YEUHN uyarınca çoklu taşımayı üstlenen işletici dışında sorumlu tutabileceği bir kurum bulunmamakta ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluktan kurtulmak amacıyla yararlanabileceği muafiyet listesi genişledikçe, yük ilgilisi, çoklu taşımaya ilişkin olarak çok daha fazla risk altına girmektedir.

YEUHN'da yer alan bu düzenleme yine Türk hukukuyla olabildiğince uyumlu hale getirilebilmek amacıyla, 6102 sayılı TTK'nın 876. maddesinde yer alan "*kayıp, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur*" düzenlemesine paralel olarak gerçekleştirilmiştir.

4.3.2.1.4. Önerilen YEUHN Uyarınca Çoklu Taşımayı Üstlenen İşleticinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğu, YEUHN uyarınca zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilip edilememesine bakılmaksızın, zarara

uğrayan yükün ağırlığının beher kilogramı için 8.33 ÖÇH ile sınırlıdır. UNCTAD-ICC Kuralları ile MTC'de denizyolu taşımasını içermeyen çoklu taşımalarda kabul edilen sorumluluk sınırına paralel olarak geliştirilen bu hüküm, aynı zamanda, 6102 sayılı TTK'nın taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarını "*tazminat, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8.33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır*" şeklinde düzenleyen 882. maddesine de paralellik taşımaktadır.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun YEUHN ile öngörülen ve yukarıda ifade edilen sınırı, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilip edilemediğine bakılmaksızın uygulama alanı bulabilecektir. Bu düzenleme yeknesak bir sorumluluk rejimi düzenleme noktasında diğer çoklu taşıma sistemi düzenlemelerine kıyasen başarılı olduğu değerlendirilen MTC'de dahi yer almamaktadır. Zira MTC'de öngörülen sorumluluk sınırı, zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilebildiği ve bu taşıma sistemini düzenleyen hukuk normunun daha yüksek sorumluluk sınırı öngördüğü durumlarda uygulanamayacaktır. MTC'de yer alan bu hükmün uzun zamandan beri uygulanagelen tekli taşıma sistemi düzenlemeleri ile uyum sağlamak amacıyla tesis edildiği değerlendirilebilirse de, son tahlilde çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğuna uygulanacak hükümleri taşımanın başında öngörebilmesine yine de engel olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle, YEUHN'da, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin zararın meydana geldiği taşıma sistemine bağlı olarak değişmesi engellenmekle, çoklu taşımacılıkta yeknesak sorumluluk rejiminin gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır.

Çoklu taşımayı üstlenen işleticinin görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, kendi adamları, temsilcileri ve çoklu taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin de sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlandırılması, yeknesak sorumluluğun çoklu taşımayı üstlenen işletici ile bu kişiler arasındaki tesisi açısından da önem taşımaktadır. Bunun yanısıra, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin ve görevleri içerisinde hareket etmiş olmak kaydıyla kendi adamları, temsilcileri ve taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin; *"kayıp, hasar ve geç teslim zararlarının ortaya çıkması amacını taşıyan, kasıtlı kişisel fiil ya da ihmali neticesinde sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacakları*" düzenlemesi de, çoklu

taşıma sistemi düzenlemelerine ve 6102 sayılı TTK'nın 1187. maddesine paralel bir şekilde geliştirilmiştir. Ancak sadece CMR'de ve 6102 sayılı TTK'nın 886. maddesinde yer alan "*kastın varlığı durumunda muafiyet hükümlerinden de yararlanamama*" hükmü, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin ve görevleri içerisinde hareket etmiş olmak kaydıyla kendi adamları, temsilcileri ve taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin kötü niyetli davranışlarının, sadece sorumluluklarının sınırlandırılmasını değil aynı zamanda sorumluluklardan muaf tutulmalarını da engellemesi açısından önemli olarak değerlendirilmektedir.

4.3.2.1.5. Önerilen YEUHN'un Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümleri

YEUHN ile çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluk sigortası himayesi altına girmesi, Montreal Sözleşmesi'nin 50. maddesi ile bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin ve bazı ulusal taşıma sistemi düzenlemelerinin yukarıda belirtilen ilgili hükümleri esas alınmak suretiyle, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin çoklu taşıma faaliyetinde bulunabilmesi ve çoklu taşıma ilişkisinde taraf olabilmesi için zorunlu hale getirilmiştir. Montreal Sözleşmesi'nin ilgili maddesine dayanarak hazırlanan ve yukarıda incelenen "Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları"nın 9. maddesi uyarınca sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğünü ihlal eden; (i) yabancı hava aracının, Türk hava sahasını kullanmasına, Türk topraklarına inişine ve uçuş halinde bulunmaması durumunda, kalkışına izin verilmeyeceği, (ii) Türk Sivil Hava Aracı siciline kayıtlı hava aracının ise uçuşlarına izin verilmeyeceği ve söz konusu yükümlülüğün ikinci defa ihlâl edilmesi durumunda, işletme ruhsatının Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından iptal edileceği düzenlenmekle bu zorunluluk yaptırıma bağlanmıştır. Bu doğrultuda, çoklu taşımayı üstlenen işletici de hukuken YEUHN ile düzenlenen sorumluluklarına ilişkin olarak sorumluluk sigortası himayesi tesis etmeye zorlanmakta ve tazmin taleplerine karşı çoklu taşımayı üstlenen işleticinin, ortaya çıkan zararlara karşı yük ilgilisinin ve tesisin zorunlu kılınmasına bağlı olarak

sigorta ettiren sayısında oluşacak artış nedeniyle sorumluluk sigortacılarının menfaatlerinin gözetildiği bir sistem oluşturulmaktadır.

YEUHN, zorunlu sorumluluk sigortası himayesinin; koruma ve tazmin kulüpleri ya da ulusal hukuklarda usulüne uygun olarak kurulan sigorta işletmelerince tesis edilebileceğini belirtmekle, çoklu taşımayı üstlenen işleticiye P&I kulübü, TT kulübü ve ITIC gibi kulüpler aracılığı ile sigorta himayesinden yararlanma imkânının yanısıra, ulusal alanda kurulan sigorta işletmelerinin CMR sigortası gibi tesis edebileceği sorumluluk sigortası himayesinden yararlanma imkânını da tanımaktadır. Ancak olması gerekenin; kar amacı gütmemesi ve yatırım imkânları sunması nedeni ile çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının bir araya gelerek oluşturacakları bir kulüp tarafından gerçekleştirilecek sorumluluk sigortası himayesi tesisi olduğu düşünülmektedir. Nitekim kulüp sigortası himayesi, önerilen YEUHN'a dayanarak; uluslararası alanda ITIC ve TT kulüpleri vasıtasıyla, Türk hukukunda ise 6102 sayılı TTK'nın 1402. maddesi uyarınca düzenlenen karşılıklı sigorta kapsamında kurulacak kooperatifler aracılığıyla gerçekleştirilebilecektir.

4.3.2.2. Model Uyarınca Önerilen Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Çerçevesi (ZSSGŞ)

Çalışmanın son bölümünde incelenen ulusal ve uluslararası taşıma ve mesleki sorumluluk sigortası himayelerini temel almak, 6102 sayılı TTK'nın ilgili hükümleriyle paralellik taşımak ve bu himayeleri çoklu taşımaya uyumlu hale getirmek suretiyle, modelin ikinci aşaması olan ZSSGŞ, yukarıda incelenen YEUHN'a dayanarak Tablo 39 ile oluşturulmaktadır.

Tablo 39: Model Uyarınca Çoklu Taşımaya İlişkin Olarak Önerilen Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Çerçevesi

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Hukuki Dayanağı	YEUHN'un çoklu taşımayı üstlenen işleticiye atfettiği sorumluluklar, yine YEUHN'un sorumluluk sigortası tesisi zorunluluğuna dayanan ilgili maddesine dayanarak sigorta himayesi altına alınmaktadır.
Kapsamı	**a) Yük taşıma sorumluluk sigortası**; - YEUHN uyarınca çoklu taşımayı üstlenen işleticiye atfedilen ve çoklu taşımayı üstlenen işleticinin yükleri teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar devam eden sorumluluğu sigorta teminatı altına alınmaktadır. - Bu teminat, yüklerin çoklu taşınmasına ilişkin olarak hazırlanan çoklu taşıma sözleşmesi ya da bu sözleşmeye dayanarak gerçekleştirilen sözleşmesel diğer ilişkiler doğrultusunda, sigortalı çoklu taşımayı üstlenen işleticinin; kendisi ya da görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, adamları, temsilcileri ve çoklu taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişiler tarafından, yük ilgilisi nezdinde yol açılan hasar, kayıp ve geç teslim ile bu sorumluluklara ilişkin olarak ödemesi gereken masrafları himaye altına almaktadır. **b) Mesleki sorumluluk sigortası**; Çoklu taşınan yükte gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarına ilişkin sorumlulukları dışında, - Hizmetlerin yerine getirilmesinde kendisinin ve görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, kendi adamları, temsilcileri ve çoklu taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin hata ve ihmallerinden, - İşletmeye kesilen cezalar, vergiler ve gümrük resimlerinden, - Üçüncü tarafın malına verilen fiziksel kayıp ve zararlardan, - Üçüncü tarafın ölüm, yaralanma ve hastalığından kaynaklanan sorumlulukları teminat altına almaktadır.
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	**a) Yük sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalan haller**; - Taşımayı düzenleyen uluslararası ve ulusal hukuk normlarının (resmi makamlar tarafından konulan kanun, yönetmelik veya kuralların) emredici hükümlerini ihlal eden taşımalar, - YEUHN'un sorumluluğun kapsamı ya da sınırlandırılması ile muafiyetine ilişkin hükümlerine aykırı şartlar içeren sözleşmelerin yapıldığı taşımalar, - Sigortalıya karşı yöneltilen ve sigorta süresi içerisinde sigortacıya ihbar edilen veya sigortalıya sigorta süresinin bitiminden sonra yöneltilip, sigorta süresi içerisinde sigortacıya ihbar edilmiş olan talepler dışındaki talepler, - Müşteri tarafından verilen özel talimatlara bağlı olarak gerçekleşen talepler, - Sigorta poliçesinde açıkça belirtilmedikçe külçe, değerli taş, mücevher, metal, nakit para veya tahvil ya da envanter taşımalarından doğan talepler, - Sanat eserleri, tablo ve antika yüklerindeki zararlar, - Savaş, istila, yabancı düşmanların eylemleri, sabotaj, devrim, sivil savaş, terörist eylemler nedeniyle ortaya çıkabilecek riskler, - Grev, kargaşa, halk hareketleri, gasp, kötü niyetli hareketler ve bu hareketlere ilişkin alınan önlemlerden doğan zararlara ilişkin talepler, - Sigortalının sigorta sözleşmesinden doğan alacağını sigortacının onayını almaksızın üçüncü şahıslara devretmesinden doğan tazminat talepleri, -Sahte plaka, römork, motor ve şasi numaralı araçlarla yapılan taşımalarda meydana gelen her türlü hasar ve kayıplara ilişkin tazminat talepleri,

Tablo 39: Model Uyarınca Çoklu Taşımaya İlişkin Olarak Önerilen Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Çerçevesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Kapsamı Dışında Kalan Riskler	- Çifte sigortanın varlığı durumunda diğer sigorta işletmesinin karşılayacağı riskler, -Radyoaktif ve nükleer ve biyolojik riskler, - IATA tarafından yapılan tanım kapsamında havayolu ile tehlikeli madde taşımasına ilişkin olarak üçüncü kişiler hesabında doğan zararlar, - Aksi sigorta özel şartlarında kararlaştırılmadıkça Afganistan, İran, Irak, Lübnan, Suriye, Yemen ve Afrika'daki tüm devletlere yapılan taşımalar, - Gümrük taahhütlerini ihlalden doğrudan ya da dolaylı olarak kaynaklanan risklere ilişkin talepler, -Taşıma aracının yırtık ve delik olması ve/veya su geçirmezlik vasfını kaybetmesinden doğan tazminat talepleri, - Taşıma aracının bakımına yeterince özen gösterilmemesinden, araç bakımının eksik ve/veya yetersiz yapılmasından veya aracın trafiğe ve/veya yüke elverişli olmamasından veya araçlarda özellikle bakımsızlıktan kaynaklanan teknik arızalardan doğabilecek hasar ve kayıplara ilişkin tazminat talepleri, - Kusura dayanmayan sorumluluğa ilişkin talepler. **b) Mesleki sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalan haller**; - Kar kaybı, piyasa kaybı ve dalgalı kurlardan dolayı meydana gelen sorumluluk talepleri, - Nakit ya da ciro edilebilir belgelere ilişkin doğabilecek riskler, - Sigortalının kendisinin, alt acentelerinin ya da alt sözleşenlerinin sigortalı hesabına ödeyeceği ya da tahsil edeceği paralara ilişkin ortaya çıkacak riskler, - Sigortalının işveren olarak ya da çalışanlarının işçi sıfatıyla sahip oldukları yükümlülükleri ihlalinden kaynaklanan riskler, - Aksi sigorta özel şartlarında kararlaştırılmadıkça sahip olunan ya da kiralanan binalara ilişkin olarak ortaya çıkan riskler, - Sigortalının bizzat kendisinin, kanuni temsilcisinin, sigortalı adına hareket eden diğer yetkili kişilerin, bağımsız şube yöneticilerinin veya sigortalının yardımcı personelinin iyi niyetli olmayan, kasıtlı ve umursamazca eylemleri sonucu yol açılan talepler, -Gemi, taşıt ya da hava aracının seyri, tasfiyesi, yerinden kaldırılması, işletim ve yönetiminin doğrudan ya da dolaylı sonucu olarak ortaya çıkan riskler. **Ortak Muafiyet Nedenleri;** (i) manevi tazminat talepleri ile (ii) sigortalının kendisi ya da görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, adamları, temsilcileri ve çoklu taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişiler tarafından kasten gerçekleştirilen fiil ve ihmaller sonucu ortaya çıkan zararlar.
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sigorta işletmesinin zarar verene karşı rücuya ilişkin tüm haklarını saklı tutma yükümlülüğü, - Sigorta işletmesinin sigortalanan şeye ilişkin olarak denetim yapabilmesine olanak sağlayacak makul düzeni tesis etme yükümlülüğü, - Sigorta himayesi altına alınan faaliyetlerine ilişkin tüm esaslı bilgileri ve bilgi değişikliklerini bildirme yükümlülüğü, -Sigorta döneminin bitiminden en geç 30 gün önce ihbarda bulunmak kaydıyla sigorta ilişkisini sona erdirme hakkı, - Prim ödeme yükümlülüğü,

Tablo 39: Model Uyarınca Çoklu Taşımaya İlişkin Olarak Önerilen Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Çerçevesi (Devam)

İnceleme Alanı	İlgili Hükümler
Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sigorta işletmesini kendisine yöneltilen talebe ilişkin olarak ihbar etme ve danışma yükümlülüğü (Danışma yükümlülüğü kapsamında sigortalının kendisine yöneltilen talebe ilişkin olarak zarar görenle sulh sözleşmesi yaptığını sigortacıya ihbar etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu andan itibaren 15 gün içinde, sigortacının sulh sözleşmesini ancak haklı sebeplerle onaylamama hakkı bulunmaktadır), - Yöneltilen talebin karşılanmasında sigorta işletmesi ile işbirliği halinde hareket ederek tüm gerekli bilgi (özellikle sigorta konusuna ilişkin başka sigorta sözleşmelerinin varlığını) ve belgeleri sigortacıya temin etme yükümlülüğü, - Sigortalı değilmiş gibi davranma ve gerekli kurtarma ve korunma faaliyetlerini alarak bu amaçla sigortacı tarafından verilen talimatlara uyma yükümlülüğü, -Sigorta himayesi çerçevesinde gerçekleşen ve muafiyet kapsamına girmeyen riske ilişkin olarak tazminat talep etme hakkı.
Hak Sahibine Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	-Poliçede öngörülen teminat sınırları içinde doğrudan doğruya sigortacıya talepte bulunabilme hakkı, - Sorumluluk sigortasının varlığını bilmesi durumunda, sigortalının sorumluluğunu doğuran olay yurtdışında gerçekleştiyse 60 gün, yurt içinde gerçekleştiyse 30 gün içinde durumu sigortacıya ihbar etme yükümlülüğü.
Sigortacıya Atfedilen Hak ve Yükümlülükler	- Sigorta poliçesini düzenleme yükümlülüğü, - Zarara ilişkin olarak sigortalıdan her türlü bilgi ve belge isteme hakkı, - Sigorta primlerinin ödenmemesi durumunda ilk aşamada 14 gün süre verip ödenmesini talep etmek kaydıyla, sigorta ilişkisini sona erdirme hakkı, - Yöneltilen talebin karşılanmasına ilişkin olarak ve tamamen kendisinin takdirinde olacak şekilde avukat, bilirkişi gibi kendisini yönlendirebilecek kişileri atama hakkı, - Yöneltilen talepleri en kısa sürede tazmin etme yükümlülüğü, - Sigortalının haklarına halef olma ve zarar verene rücu hakkı, - Sigorta ettirene ait öğreneceği mesleki ve ticari sırları saklı tutma yükümlülüğü, - Poliçede belirtilen tazminat talepleriyle sınırlı olarak hak sahipleriyle anlaşma hakkı.
İhbar ve Zamanaşımı Süreleri	- Bir sonraki sigorta yılı başlamadan en geç 60 gün önce ihbarda bulunmak kaydıyla, sigorta himayesi kapsamının daraltması ya da arttırımı yine taraflar arasında akdedilecek bir sözleşme ile gerçekleştirilebilecektir. - Sorumluluğu doğuracak olaya ilişkin ihbarın sigortalı tarafından öğrenildiği anda derhal ve herhalde olayın gerçekleşmesinden itibaren 7 gün içerisinde yapılması gerekmektedir, - Sigorta ilişkisine ilişkin talepler tarafların sorumluluğu doğuran olayı öğrendikleri tarihten itibaren 2 yıl ve herhalde olayın gerçekleşmesinden itibaren 6 yıl geçmekle zamanaşımına uğrar.

4.3.2.2.1. Önerilen ZSSGŞ'nin Kapsamı

Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusu, yukarıda açıklanan YEUHN'a dayanan hukuki sorumluluğunu, yine YEUHN'un ilgili hükmünden kaynaklanan zorunluluk nedeniyle, sorumluluk sigortası ile himaye altına aldırmak durumundadır.

Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun ZSSGŞ'ye dayanan sorumluluk sigortası himayesi, yük taşıma sorumluluk sigortası himayesi ve mesleki sorumluluk sigortası himayesi olmak üzere iki yönlü olarak tesis edilmektedir. Nitekim (i) *yük taşıma sorumluluk sigortası*, çoklu taşımayı üstlenen bir işletici olan taşıma işleri komisyoncusunun, somut çoklu taşımanın fiilen gerçekleştirilmesinde, kendisi ya da görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, kendi adamları, temsilcileri ve çoklu taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin eylemleri sonucunda çoklu taşınan yüke ilişkin olarak ortaya çıkabilecek hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından sorumluluğunu himaye altına alırken, (ii) *mesleki sorumluluk sigortası*, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun, somut çoklu taşımanın fiilen gerçekleştirilmesine ve sözleşmesel ilişkiye bağlı olmaksızın, çoklu taşımayı üstlenme mesleğini ifası nedeniyle üzerinde doğan işletmesel sorumlulukları himaye altına almaktadır. Bu himaye Gard P&I Ltd.'nin tesis ettiği gemi mürettebatının genişletilmiş sorumluluk sigortası himayesi, TT kulübünün tesis ettiği işletme aksaklık risklerine karşı sigorta himayesi ve özellikle, ITIC'nin tesis ettiği mesleki sorumluluk sigortası himayesi esas alınmak suretiyle oluşturulmuştur.

ZSSGŞ uyarınca düzenlenen yük taşıma sorumluluk sigortası kapsamında; çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun, YEUHN uyarınca kendisine atfedilen ve somut bir çoklu taşımada yükleri teslim aldığı an ile başlayıp teslim ettiği ana kadar devam eden sözleşmesel sorumluluğu sigorta himayesi altına alınmaktadır. Bu himaye; yükün fiilen çoklu taşınmasına ilişkin olarak doğrudan ya da dolaylı olarak tesis edilen sözleşmesel ilişkiler doğrultusunda, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun, kendisinin ya da görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, kendi adamları, temsilcileri ve çoklu taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin, yük ilgilisi nezdinde yol

açtığı, yük hasar, kayıp ve geç teslim zararları ile bu zararlara ilişkin olarak doğması muhtemel masrafları (hukuki yardım masrafları, yargılama masrafları, bilirkişi inceleme masrafları vb.) kapsamaktadır.

ZSSGŞ uyarınca düzenlenen mesleki sorumluluk sigortası kapsamında ise çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun, belirli bir çoklu taşımanın fiilen gerçekleştirilmesiyle ilişkisi olması gerekmeksizin ve yük taşıma sorumluluk sigortası himayesi kapsamı içinde bulunmaksızın; (i) hizmetlerin yerine getirilmesinde kendisinin ve görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, kendi adamları, temsilcileri ve çoklu taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin hata ve ihmallerinden kaynaklanan zararlara, (ii) üçüncü tarafın malına verilen fiziksel kayıp ve hasarlara ve (iii) üçüncü tarafın ölüm, yaralanma ve hastalığından oluşan zararlara ilişkin sorumlulukları teminat altına almaktadır. Mesleki sorumluluk sigortası himayesinde amaç, somut çoklu taşımadan kaynaklanmayan ancak işletmesel faaliyetlerden kaynaklanan sorumluluğun sigorta himayesi altına alınmasıdır. YEUHN'a dayanan ve YEUHN uyarınca çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının, yukarıda belirtildiği gibi, çoklu taşıma faaliyetinde bulunabilmeleri ve YEUHN'a tabi olabilmeleri için, yük taşıma sorumluluk sigortası himayesinin yanısıra, mesleki sorumluluk sigortası himayesini de tesis ettirmelerinin zorunlu olması önerilmektedir.

ZSSGŞ'de, CMR ve ITIC'de öngörülen sorumluluk sigortası himayelerinde üst sınır düzenlemelerine (ITIC'de 250.000 ABD Doları ve CMR'de araç başına 511.000 Avro) yer verilmemekte ve sigortacı ile sigorta ettirenin anlaştığı ölçüde poliçe ile açıkça belirtilen sınırda (sigorta bedeli) sigorta himayesinin tesis edilmesine imkân tanınmaktadır. Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun üzerine aldığı işin niteliği gereği YEUHN'a yansıyan ağır sorumluluğunun, sigortacı ve sigorta ettirenin iradeleriyle belirlenecek sigorta bedelinin aşağısında kalan bir miktar ile sınırlandırılması, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusu için adil bir uygulama olarak görülmemekte ve bu nedenle ZSSGŞ'de üst sınır düzenlemelerine yer verilmemektedir.

4.3.2.2.2. Önerilen ZSSGŞ'nin Kapsamı Dışında Kalan Riskler

ZSSGŞ uyarınca tesis edilen sigorta himayesinin kapsamı dışında kalan riskleri, çeşitli gruplara ayırarak incelemek mümkün olabilmektedir. İlk grubun *hukuki düzenlemelere aykırılıklar* başlığı altında toplanarak; (i) taşımayı düzenleyen uluslararası ve ulusal hukuk normlarının (resmi makamlar tarafından konulan kanun, yönetmelik veya kuralların) emredici hükümlerini ihlal eden taşımalardan, (ii) YEUHN'un sorumluluğun kapsamı ya da sınırlandırılması ile muafiyetine ilişkin hükümlerine aykırı şartlar içeren taşıma sözleşmelerinin ilişkin olduğu taşımalardan ve (iii) gümrük taahhütlerini doğrudan ya da dolaylı olarak ihlal eden taşımalardan kaynaklanan sorumluluklar olarak değerlendirilebilmesi mümkündür. Bu riskler, ilgili hukuki düzenlemelere aykırılıklar teşkil ettiklerinden, ZSSGŞ uyarınca tesis edilen sorumluluk sigortasının himayesi kapsamı dışında bırakılmaktadır.

Tablo 39 uyarınca tesis edilen sigorta himayesinin kapsamı dışında kalan diğer risk grubunu ise *sigorta ettiren ve sigortalıdan kaynaklanan riskler* oluşturmaktadır. Bu grup içerisindeki riskleri ise; (i) sigorta süresi içerisinde sigortalıya karşı yöneltilen ve sigortacıya ihbar edilen veya sigorta süresinin bitiminden sonra sigortalıya karşı yöneltilip, sigorta süresi içerisinde sigortacıya ihbar edilmiş olan talepler dışındaki talepler, (ii) sigortalının sigorta sözleşmesinden doğan alacağını sigortacının onayını almaksızın üçüncü şahıslara devretmesinden doğan tazminat talepleri, (iii) taşıma aracının, sigortalının ve/veya istihdam ettiği kimselerin kontrolü ve himayesi altındayken, başıboş bırakılması nedeniyle taşıma aracı içerisindeki yükün çalınmasına ilişkin riskler, (iv) taşıma aracının yırtık ve delik olması ve/veya su geçirmezlik vasfını kaybetmesinden doğan tazminat talepleri ve (v) taşıma aracının bakımına yeterince özen gösterilmemesinden, araç bakımının eksik ve/veya yetersiz yapılmasından veya aracın trafiğe ve/veya yüke elverişli olmamasından veya araçlarda özellikle bakımsızlıktan kaynaklanan teknik arızalardan doğabilecek hasar ve kayıplara ilişkin tazminat talepleri oluşturmaktadır. Bu taleplerin ve özellikle taşıma aracının bakımsızlığı, yola, yüke elverişsizliği ile başıboş bırakılması sonucu gerçekleşecek hasar, kayıp ve gecikmelerin ZSSGŞ ile sigorta himayesi dışında tutulmasının, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri

komisyoncusunun çoklu taşımada makul özeni göstermesi konusunda itici güç sağlayacağı değerlendirilmektedir.

ZSSGŞ ile tesis edilen sigorta himayesinin kapsamı dışında kalan üçüncü grup riskleri ise *yüklerden kaynaklanan riskler* başlığı altında toplamak mümkündür. Bu grup içerisinde; (i) radyoaktif, nükleer ve biyolojik riskler, (ii) IATA tarafından yapılan tanım kapsamında havayolu ile tehlikeli madde taşımasına ilişkin olarak üçüncü kişiler hesabında doğan zararlar, (iii) müşteri tarafından verilen özel talimatlara bağlı olarak gerçekleşen talepler, (iv) sigorta poliçesinde açıkça belirtilmedikçe külçe, değerli taş, mücevher, metal, nakit para veya tahvil ya da envanter taşımalarından doğan talepler ile (v) sanat eserleri, tablo ve antika yüklerinde oluşacak zararlar bulunmaktadır. Niteliği gereği tekli taşıma sistemlerinde gerçekleşenden çok daha üzerinde sayıda elleçleme ve aktarma faaliyetinin yaşanacağı çoklu taşımada, tehlikeli ve değerli yüklere ilişkin risklerin sigorta himayesi kapsamı dışında bırakılmasında, bu defa sigortacının menfaatleri gözetilmiştir.

ZSSGŞ ile tesis edilen sigorta himayesinin kapsamı dışında bırakılan son risk grubunu ise *üçüncü taraflardan kaynaklanan riskler* oluşturmakta ve bu gruba; (i) savaş, istila, yabancı düşmanların eylemleri, sabotaj, devrim, sivil savaş, terörist eylemler nedeniyle ortaya çıkabilecek riskler, (ii) grev, kargaşa, halk hareketleri, gasp, kötü niyetli hareketler ve bu hareketlere ilişkin alınan önlemlerden doğan zararlara ilişkin talepler, (iii) çifte sigortanın varlığı durumunda diğer sigorta işletmesinin karşılayacağı riskler ve (iv) aksi sigorta özel şartlarında kararlaştırılmadıkça Afganistan, İran, Irak, Lübnan, Suriye, Yemen ve Afrika'daki tüm devletlere yapılan taşımalardan kaynaklanan talepler dâhil edilmektedir. ITIC ve CMR sorumluluk sigortalarında yer verilen himaye muafiyetlerinin ülkeye göre farklılaşması uygulamaları, ZSSGŞ uyarınca da benimsenmiş ve bu şekilde savaş ve istila tehdidi altında bulunan ve bu nedenle yüksek risk taşıyan ülkelerde gerçekleşen çoklu taşımalar, sorumluluk sigortası himayesi dışında bırakılmıştır.

ZSSGŞ ile mesleki sorumluluk sigortası himayesi kapsamı dışında tutulan riskler ise; (i) *parasal kayıplar* (kar kaybı, piyasa kaybı ve dalgalı kurlar nedeniyle meydana gelen sorumluluk talepleri, nakit ya da ciro edilebilir belgelere ilişkin olarak doğabilecek riskler ve sigortalının kendisinin, alt acentelerinin ya da alt

sözleşenlerinin sigortalı hesabına ödeyeceği ya da tahsil edeceği paralara ilişkin olarak ortaya çıkacak riskler), (ii) *sahip olunan menkul ve gayrimenkule ilişkin yatırım kayıpları* (aksi sigorta özel şartlarında kararlaştırılmadıkça malik olunan ya da kiralanan binalara ilişkin olarak ortaya çıkan riskler ve gemi, taşıt ya da hava aracının seyri, tasfiyesi, yerinden kaldırılması, işletim ve yönetiminin doğrudan ya da dolaylı sonucu olarak ortaya çıkan riskler) ve (iii) *hizmet sözleşmesinden kaynaklanan talepler* (sigortalının işveren olarak ya da çalışanlarının işçi sıfatıyla sahip oldukları yükümlülükleri ihlallerinden kaynaklanan riskler ve sigortalının bizzat kendisinin, kanuni temsilcisinin, sigortalı adına hareket eden diğer yetkili kişilerin, bağımsız şube yöneticilerinin veya sigortalının yardımcı personelinin iyi niyetli olmayan, kasıtlı ve umursamazca eylemleri sonucu yol açılan talepler) başlıkları altında oluşturulmaktadır.

ZSSGŞ uyarınca tesis edilen mesleki ve yük taşıma sorumluluk sigortalarının her ikisinin de tesis ettiği sigorta himayesi kapsamı dışında tutulan riskleri ise; manevi tazminata ilişkin talepler ve sigortalının kendisinin ya da görevleri içerisinde hareket etmeleri kaydıyla, adamlarının, temsilcilerinin ve çoklu taşımanın gerçekleştirilebilmesi için yetkilendirdiği diğer kişilerin kasten gerçekleştirdiği fiil ve ihmalleri sonucu ortaya çıkan zararlara ilişkin talepler oluşturmaktadır.

4.3.2.2.3. Önerilen ZSSGŞ'nin Hak Sahibine Atfettiği Hak ve Yükümlülükler

Yukarıda incelenen uluslararası ve ulusal taşıma ile mesleki sorumluluk sigortalarında, zarar gören hak sahibinin hak ve yükümlülüklerinin çok sınırlı bir şekilde düzenlenmiş olduğu ve hatta P&I kulübü, TT kulübü ve ITIC tarafından tesis edilen sorumluluk sigortaları ile CMR sorumluluk sigortalarında, hak sahibinin hak ve yükümlülüklerine ilişkin herhangi bir hükme yer verilmediği görülmüştür. Bunun yanısıra, yine yukarıda, hak sahibi zarar görenin, 6102 sayılı TTK'nın 1478. maddesi uyarınca sorumluluk sigortacısına doğrudan doğruya başvurma hakkını haiz olduğu tespit edilmiştir. Bu doğrultuda ZSSGŞ ile hak sahibine; poliçede öngörülen teminatın sınırları içinde kalan zararını, doğrudan doğruya sigortacıdan talep etme hakkı tanınmıştır.

ZSSGŞ ile hak sahibine, sigortacıya doğrudan doğruya dava açabilme hakkının tanınmasının yanısıra, sorumluluk sigortasının varlığını bilmesi durumunda, sigortalının sorumluluğunu doğuran olayı sigortacıya ihbar etme yükümlülüğü yüklenmiştir. Hak sahibinin bu durumda, olayın yurtdışında gerçekleşmiş olması halinde 60 gün, yurtiçinde gerçekleşmiş olması halinde ise 30 gün içinde ihbarda bulunması gerekmektedir. Bu şekilde sorumluluğa neden olan zararın büyümesini önlemek amaçlanmaktadır.

4.3.2.2.4. Önerilen ZSSGŞ'nin Sigorta Ettirene ve Sigortalıya Atfettiği Hak ve Yükümlülükler

ZSSGŞ ile sigorta ettirenin hak ve yükümlülükleri, 6102 sayılı TTK'nın 1430. ve 1445. maddeleri arasında yer alan düzenlemelere ve bunlarla sınırlı olmaksızın uluslararası ve ulusal taşıma ve mesleki sorumluluk sigortaları uygulamalarına paralel olarak düzenlenmiştir.

ZSSGŞ çerçevesinde sigorta ettirene atfedilen en önemli yükümlülük, prim ödeme yükümlülüğüdür. Nitekim incelenen tüm ulusal ve uluslararası taşıma ve mesleki sorumluluk sigortaları himayelerinde, prim ödenmemesi sorumluluk sigortası himayesinin kaldırılması için bir neden olarak düzenlenmiştir. Sigorta ettirenin *sigortacının haklarını korumaya yönelik yükümlülükleri* ise; (i) sigortacının zarar verene karşı rücu haklarını saklı tutma yükümlülüğü, (ii) sigortacının sigortalanan şeye ilişkin olarak denetim yapabilmesine olanak sağlayacak makul düzeni tesis etme yükümlülüğü, (iii) sigorta himayesi altına alınan faaliyetlerine ilişkin tüm esaslı bilgileri ve bu bilgilere ilişkin olarak gerçekleşecek değişiklikleri bildirme yükümlülüğü, (iv) sigorta işletmesini kendisine yöneltilen talebe ilişkin olarak ihbar etme ve danışma yükümlülüğü, (v) yöneltilen talebin karşılanmasında sigortacı ile işbirliği halinde hareket ederek tüm gerekli bilgi (özellikle sigorta konusuna ilişkin başka sigorta sözleşmelerinin varlığını) ve belgeleri sigortacıya temin etme yükümlülüğü ve (vi) sigortalı değilmiş gibi davranmak ve gerekli kurtarma ve korunma faaliyetlerinde bulunarak sigortacı tarafından verilen talimatlara uyma yükümlülüğüdür.

ZSSGŞ ile sigorta ettirene atfedilen yükümlülüklerden özellikle sigorta işletmesine danışma yükümlülüğünü incelemek gerekmektedir. ZSSGŞ'de yer alan bu hükmün benzerinin yukarıda incelenen P&I kulüp sigortası himayesinde de yer aldığı ve bu hüküm uyarınca sigorta ettirene "*sigortacının onayını almaksızın hiçbir tazminat talebini kabul etmeme, ödememe ve reddetmeme*" yükümlülüklerinin atfedildiği tespit edilmektedir. 6102 sayılı TTK ise 1476/4. maddesi ile "*sigortacının, sulh sözleşmesinin yapıldığına ilişkin olarak alacağı ihbar üzerine 15 gün içinde, sulh sözleşmesini haklı sebeplerle onaylamama hakkı bulunmaktadır*" demekle, P&I kulüp sigortası uygulamalarında danışma yükümlülüğüne ilişkin olarak yer verilen katı hükmü yumuşatarak, sigorta ettirenin sigortacıya danışmaksızın sulh sözleşmesi yapmasını yasaklamaktan kaçınmış ve sigortacının bu sözleşmeye onay vermemesini haklı nedenlerle gerekçelendirmesi gereğini vurgulamıştır (Ünan, 2012). Sigorta ettirene atfedilen bu danışma yükümlülüğü, ZSSGŞ'de de, 6102 sayılı TTK'nın 1476/4. maddesine paralel bir şekilde ele alınarak, sulh sözleşmesi akdetme konusunda sigorta ettirene kısmen de olsa serbestlik tanınmıştır.

ZZGŞ ile sigorta ettirene tanınan hakları ise; sigorta döneminin bitiminden en geç 30 gün önce ihbarda bulunmak kaydıyla, sigorta ilişkisini sona erdirme hakkı ve sigorta himayesi çerçevesinde gerçekleşen ve muafiyet kapsamına girmeyen riske ilişkin olarak sigortacıdan tazminat talep etme hakkı oluşturmaktadır.

4.3.2.2.5. Önerilen ZSSGŞ'nin Sigortacıya Atfettiği Hak ve Yükümlülükler

ZSSGŞ uyarınca, sigortacının hak ve yükümlülükleri, 6102 sayılı TTK'nın 1421. ve 1426. maddeleri arasında yer alan düzenlemelere ve bunlarla sınırlı olmaksızın uluslararası ve ulusal taşıma ve mesleki sorumluluk sigortaları himayelerine paralel olarak düzenlenmiştir.

ZSSGŞ uyarınca sigortacıya tanınan haklar, sigorta ettirenin yukarıda incelenen yükümlülükleri paralelinde şekillenmiş ve bunlar; (i) sigortalıdan zarara ilişkin her türlü bilgi ve belgeyi isteme hakkı, (ii) sigorta primlerinin ödenmemesi durumunda ilk aşamada 14 gün süre verip primlerin ödenmesini talep etmek kaydıyla, sigorta ilişkisini sona erdirme hakkı, (iii) yöneltilen talebin karşılanmasına

ilişkin olarak ve tamamen kendisinin takdirinde olacak şekilde avukat ve bilirkişi gibi kendisini yönlendirebilecek kişileri atama hakkı, (iv) sigortalının haklarına halef olma ve zarar verene rücu etme hakkı ile (v) poliçede belirtilen tazminat talepleriyle sınırlı olarak hak sahipleriyle anlaşma hakkı olarak belirlenmiştir.

ZSSGŞ ile sigortacıya atfedilen yükümlülükleri ise; yöneltilen talepleri en kısa sürede tazmin etme yükümlülüğü, sigorta ettirenin mesleki ve ticari sırlarını saklı tutma yükümlülüğü ve sigorta poliçesi düzenleme yükümlülüğü oluşturmaktadır. Sigortacıya, genelde ulusal ve uluslararası sorumluluk sigortası genel şartlarında yer alan *belirli sürede tazmin etme* yükümlülüğü yerine, *en kısa sürede tazmin* etme yükümlülüğü atfedilmekle, çoklu taşımanın hız açısından sağladığı üstünlüğe katkı sağlamak amaçlanmıştır.

4.3.2.2.6. Önerilen ZSSGŞ Uyarınca Düzenlenen İhbar ve Zamanaşımı Süreleri

ZSSGŞ uyarınca, sigorta himayesinin kapsamına ilişkin değişikliklerin sigorta dönemi sona ermeden 60 gün önce ihbar edilmesi gerekmektedir. Bunun yanısıra, 6102 sayılı TTK'nın 1446. maddesine paralel olarak ZSSGŞ'de yer verilen hüküm uyarınca; sigortalının, sorumluluğunu doğuracak olaya ilişkin ihbarı, sorumluluğu doğuracak olayı öğrendiği anda derhal yapması gerekmektedir. 6102 sayılı TTK'da bu ihbara ilişkin bir üst sınır yer almasa da, sigorta ettirenin kötü niyetli davranışlarının önüne geçilebilmesi amacıyla, ihbarın, CMR sorumluluk sigortası himayesine ve YEUHN'a paralel bir şekilde, herhalde olayın gerçekleştiği andan itibaren 7 gün içerisinde yapılması gereği de yine ZSSGŞ ile düzenlenmiştir.

ZSSGŞ son olarak, sigorta himayesinin tesisine ilişkin talebin, sorumluluğu doğuran olayın taraflarca öğrenildiği tarihten itibaren 2 yıl ve herhalde olayın gerçekleşmesinden itibaren 6 yıl geçmekle zamanaşımına uğrayacağını düzenlemekle, 6102 sayılı TTK'nın 1420. maddesine paralel bir zamanaşımı süresi öngörmektedir.

4.3.3. Önerilen Modelin Türkiye Açısından Değerlendirilmesi

Çoklu taşıma sisteminin önündeki en önemli engeli, sistemin yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemiş olmasının teşkil ettiği ve devletlerin bu engeli, çoklu taşımayı iç hukuklarında farklı şekillerde düzenlemeleri ile besledikleri, çalışmanın önceki bölümlerinde değerlendirilmiştir. Dolayısıyla, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun öngörülebilir hale gelmesi için çalışmada oluşturulan YEUHN'un içeriği belirlenirken, bir Türk iç hukuk düzenlemesi olan 6102 sayılı TTK'nın ilgili hükümleri, normlar arasında paralelliği sağlamak amacıyla olabildiğince göz önünde tutulmuştur.

Çalışmanın bu bölümünde ise, Türkiye'nin, yukarıda önerilen YEUHN'a taraf olması ve YEUHN'u iç hukukuna (6102 sayılı TTK'nın içerisine dâhil etmek suretiyle veya ayrı bir norm olarak) değiştirmeksizin alması olasılığında, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının YEUHN'dan kaynaklanan sorumluluklarına ilişkin olarak Türkiye'de tesis edebilecekleri ZSSGŞ'nin uygulanma biçimleri değerlendirilmektedir. Uluslararası alanda bazı P&I kulüpleri, TT kulübü ya da ITIC tarafından, yukarıda çerçevesi çizilen YEUHN'a dayanarak tesis edilebilecek sorumluluk sigortası himayesi, Türkiye'de usulüne uygun olarak kurulan sigorta işletmeleri ya da kulüpler tarafından, yukarıda yer verilen ZSSGŞ dairesinde tesis edilebilecektir.

ZSSGŞ çerçevesinde tesis edilecek sorumluluk sigortası himayesinin iki yönlü olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim ZSSGŞ ile çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun; (i) somut çoklu taşımanın fiilen gerçekleştirilmesinden kaynaklanan sorumluluğunu sigorta himayesi altına alan yük taşıma sorumluluk sigortası ve (ii) somut çoklu taşımaya bağlı olmaksızın mesleki faaliyetlerini ifası nedeni ile ortaya çıkabilecek sorumluluklarını himaye altına alan mesleki sorumluluk sigortası himayeleri zorunlu olarak öngörülmüştür.

Türkiye'de Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi, Eureko Sigorta A.Ş. ve Ergo Sigorta A.Ş. gibi sigorta işletmeleri, taşıma işleri komisyoncularının yük taşımadan kaynaklanan hasar, kayıp ve geç teslime ilişkin sorumluluklarını, yukarıda belirtildiği gibi, Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları

kapsamı altında tesis edilen FFL sigorta ile himaye altına almaktadır. Bunların yanısıra, yukarıda genel hatlarıyla açıklanan ve UTIKAD ile Gras Savoye Sigorta ve Reasürans Brokerlik A.Ş. arasında gerçekleştirilen ortak proje uyarınca; 15.07.2010 tarihinden bu yana, FFL sigorta kapsamında düzenlenen sigortalı konşimentolar, UTIKAD üyelerine Gras Savoye Sigorta ve Reasürans Brokerlik A.Ş. tarafından satılmakta ve bu uygulama taşıma işleri komisyoncularının yük taşıma sorumluluk sigortası himayelerinin Türkiye uygulamasına önemli ve kurumsal bir örnek teşkil etmektedir. Konşimentonun üzerinde yer alan "*İşbu konşimentoda belirtilen yükler, 19359070 numaralı sigorta poliçesinde belirtilen himaye ve sınırlar dâhilinde Ergo Sigorta A.Ş. tarafından sigorta himayesi altına alınmaktadır*" (Goods on the said bill of lading are assured within the cover and limits of the insurance policy and freight insurance agreement no 19359070 issued by Ergo Sigorta A.Ş.) kaydı, konşimentonun ilişkin olduğu somut taşımada; (i) yükün uğrayabileceği hasar, kayıp ve geç teslim zararlarını, (ii) hata ve ihmaller sonucunda yükte oluşabilecek zararları, (iii) teslimat hataları sonucunda ortaya çıkabilecek rücu taleplerini ve (iv) yanlış adrese teslimat ve reklamasyon faturaları, yasal masraflar, geçici depolama ve ek yönlendirme masrafları gibi dolaylı zararları 2.500 ABD Dolarına kadar muafiyet ile ve konşimento başına 100.000 ABD Doları ile sigorta himayesi altına almaktadır (UTIKAD, 2012). Ancak taşıma işleri komisyoncusunun bu sigorta ile himaye altına alınan sorumluluğunun yeknesak ve emredici bir hukuk normuna dayandırılması, çalışmada vurguda bulunulduğu gibi, bu sorumluluğun öngörülebilirliği ve dolayısıyla taşıma maliyetlerinin azaltılması açısından önemlidir.

ZSSGŞ kapsamında sunulması önerilen diğer sigorta himayesi de mesleki sorumluluk sigortası himayesidir. Türkiye'de taşıma işleri komisyoncularının ve dolayısıyla çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının, mesleki sorumluluk sigortası himayesine ilişkin uygulama ise, yukarıda da ifade edildiği gibi bulunmamaktadır. Ancak bu himayenin, Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'na dayanarak sigorta acenteleri, avukatlar, serbest muhasebeci ve mali müşavirler ile doktorlar için öngörüldüğü gibi, ZSSGŞ çerçevesinde şekillendirilebilecek bir kloz ile taşıma işleri komisyoncuları için de düzenlenebilmesi imkânı da bulunmaktadır.

Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının, yük taşımadan ve mesleki faaliyetlerinden kaynaklanan zararlara ilişkin olarak YEUHN'a dayanarak tesis edilecek sorumluluklarının, doğrudan ZSSGŞ ile ya da ZSSGŞ kapsamında hazırlanacak ve (i) Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları'na eklenecek "Yüklerin Çoklu Taşınmasına İlişkin Sorumluluk Sigortası Klozu" ile (ii) Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'na eklenecek "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Mesleki Sorumluluk Sigortası Klozu" aracılığıyla zorunlu sigorta himayesi altına alınması mümkündür. Bu uygulamanın hazırlanması ve denetiminin ise 01.11.2011 tarihli 655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü yetkisinde gerçekleştirilebileceği değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, genel müdürlüğe, taşıma işleri komisyoncularının, sorumluluk sigortası tesis etmeksizin, çoklu taşıma da dâhil olmak üzere mesleki faaliyetlerde bulunmalarını önleyici tedbirler alması yetkisinin de tanınabileceği düşünülmektedir.

Türkiye'de taşıma işleri komisyoncularına yönelik olarak gerçekleştirilmesi önerilen yük taşıma ve mesleki sorumluluk sigortası himayelerinin YEUHN'a dayandırılması ve bu himayelerin doğrudan ya da varolan genel şartlara eklenecek klozlar vasıtasıyla ZSSGŞ kapsamında gerçekleştirilmesi gereklerinin tespitinden sonra, bu sigorta himayelerinin, Türkiye'de, kar amacı gütmeyen ve üyeler için yatırım olanakları sunan kulüp sigortaları aracılığıyla gerçekleştirilip gerçekleştirilemeyeceği sorgulanmalıdır. Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının, YEUHN'a dayanan ve Türk hukukuna da olabildiğince paralel hale getirilen sorumluluğu, ZSSGŞ çerçevesinde, ulusal hukukta usulüne uygun olarak kurulan sigorta işletmeleri aracılığıyla ya da taşıma işleri komisyoncuları tarafından kurulabilecek kulüpler aracılığıyla sigorta himayesi altına alınabilecektir. Kaldı ki Türkiye'de sayısı her geçen gün artan taşıma işleri komisyoncuları, çoklu taşıma faaliyetlerini sıklıkla gerçekleştirdiklerinden, bu faaliyetlere ilişkin olarak doğabilecek sorumluluklarını sigorta himayesi altına aldırmak noktasında, kar amacı gütmeyen ve kendileri tarafından yönetilen kulüp kurulumunu rahatlıkla gerçekleştirebileceklerdir.

Türkiye'de sigorta himayesini karşılıklılık esasına dayalı olarak gerçekleştiren kulüpler bulunmamakta ve bu nedenle özellikle gemi donatanları, işleticileri ve kiracıları, sorumluluklarına ilişkin kulüp sigortası himayesini yurtdışında yerleşik P&I kulüpleri aracılığıyla sağlamaktadırlar. Ancak, Türkiye'de karşılıklılık esasına dayanan bir sorumluluk sigortası himayesi tesisinin ve bunun taşıma işleri komisyoncuları tarafından kurulacak bir kulüp tarafından gerçekleştirilmesinin önünde herhangi bir hukuki engel bulunmamaktadır. 6102 sayılı TTK'nın 1402. maddesi; "*birden çok kişinin birleşerek, içlerinden herhangi birinin, belli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını tazmin etmeyi borçlanmaları karşılıklı sigortadır. Karşılıklı sigorta faaliyeti ancak kooperatif şirket şeklinde yürütülebilir*" demekle, Türk hukukunda karşılıklılık esasına dayanan kulüp sigortası uygulamalarının hukuki zeminini oluşturmaktadır.

Taşıma işleri komisyoncularının biraraya gelmesi ile 6102 sayılı TTK'nın 124. maddesi uyarınca bir ticaret şirketi niteliğine sahip olan ve 24.04.1969 tarih ve 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu uyarınca bir kooperatif şeklinde kurulacak[139] kulüpler, taşıma işleri komisyoncularının çoklu taşıma faaliyetlerini ifaları sırasında YEUHN çerçevesinde ortaya çıkacak yük taşımaya ve mesleki faaliyete ilişkin sorumluklarını, ZSSGŞ çerçevesinde sigorta ile himaye altına alabileceklerdir.

Yukarıda belirtildiği gibi, hukuki zemini bulunmasına rağmen, kulüp sigortası himayesinin Türkiye'de tesis edilememesi; kar amacı gütmeme, yatırım aracı olarak üyelerinin kar elde etmesini sağlama ve teminat kapsamında olmayan risklerin dahi kulüp kararı ile sigorta himayesi altına alınmasına imkân tanıma gibi önemli faydaları bulunan bu himayeden, Türk taşıma sektörünün mahrum kalmasına yol açmaktadır. Bu nedenle, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının YEUHN ile çerçevesi belirlenmesi önerilen sorumluluklarının, Türkiye'de karşılıklılık esasına dayalı olarak kurulacak bir kulüp aracılığı ile ve ZSSGŞ çerçevesinde sigorta himayesi altına alınmasının önemli olduğu değerlendirilmektedir.

---

[139] Kooperatifler Kanunu'nun 1. maddesi uyarınca kooperatif; "*tüzel kişiliği haiz olmak üzere ortaklarının belirli ekonomik menfaatlerini ve özellikle meslek ve geçimlerine ait ihtiyaçlarını karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet suretiyle sağlayıp korumak amacıyla gerçek ve kamu tüzel kişileri ile özel idareler, belediyeler, köyler, cemiyetler ve dernekler tarafından kurulan değişir ortaklı ve değişir sermayeli teşekküllerdir*".

SONUÇ

Küreselleşen ve gelişen ticaret hayatında, taşıma sistemleri ve özellikle bütünleşik bir taşıma sistemi olan çoklu taşıma sistemi teknolojik, ekonomik, politik ve yasal gelişmeler paralelinde hızla gelişmektedir. Çalışmada çoklu taşımanın, güvenlik, hız, maliyet etkinliği, esneklik, bulunabilirlik, trafik sıkışıklığından etkilenmezlik ve çevreye duyarlık açılarından diğer taşıma sistemlerine kıyasen üstün bir taşıma sistemi olduğu, ancak bu üstünlüklerinin yanısıra, birtakım zorluklarla da karşılaştığı tespit edilmiştir. Bu zorlukların en önemlilerinden biri, çoklu taşıma sistemini düzenleyen yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normunun bulunmamasıdır.

Çoklu taşıma sisteminin yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemiş olması; çoklu taşımanın gerçekleşmesini sağlayarak, tüm sorumluluğu üzerine alan çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin hukuki sorumluluklarının taşımanın başında öngörülebilmesini engellemektedir. Bu soruna çözüm olarak UNCTAD, çoklu taşıma sistemine uygulanabilir normları, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilip edilememesine göre belirlemiş ve öncelikli olarak çoklu taşımayı düzenleyen bölgesel ve ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin, bunların uygulanamaması durumunda ise; (i) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi halinde bu sistemi düzenleyen emredici hukuk normlarının, (ii) zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilememesi ve taraflarca uygulanabilirliğinin kararlaştırılması durumunda ise UNCTAD-ICC Kuralları'nın uygulanmasını önermiştir.

UNCTAD tarafından önerilen çözümün, bir çoklu taşımada zararın meydana geldiği taşıma sisteminin tespit edilemediği durumlarda, tarafların UNCTAD-ICC Kuralları'nın uygulanmasını da kararlaştırmamış olmaları halinde uygulanacak hukuk normunu tespit etmekten uzak olduğu tespit edilmektedir. Bu durumda çoklu taşımayı üstlenen, özellikle, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu tamamen uygulayıcı mahkemelerin takdirine bağlı olarak keyfi bir şekilde tesis edilmektedir. Bunun yanısıra, UNCTAD tarafından önerilen çözümle atıfta bulunulan her bir hukuki düzenlemenin, sorumluluğun kapsamı, sınırlandırılması ve muafiyeti gibi konuları farklı hükümlerle düzenlemiş olması, çoklu taşımacılıkta tarafların,

sorumluluk, yükümlülük ve haklarını taşımanın başında öngörebilmelerini engellemektedir. Kaldı ki, tekli taşıma sistemini düzenleyen hukuk normlarının, yapı itibari ile bu sistemlerden farklı olan çoklu taşıma sistemine uygulanması noktasında, birtakım teknik ve hukuki zorluklar da ortaya çıkabilmektedir. Bu hukuki zorluklara örnek olarak; bir tekli taşıma sistemi düzenlemesi olan Lahey Kuralları'nın çoklu taşımaya uygulanması durumunda, kurallarda yer alan "taşıyıcı" kavramının, çoklu taşıma sisteminde sözleşmesel ilişkilerin merkezinde bulunarak "akdi taşıyıcı" sıfatı dışında "vekalet veren" ve "taşıtan" gibi sıfatları da üstlenen "çoklu taşımayı üstlenen işletici" ve genelde çoklu taşımayı üstlenen "taşıma işleri komisyoncusu" kavramlarını karşılamak durumunda kalması verilebilmektedir. Aynı şekilde Hamburg Kuralları uyarınca taşıyıcının emredici sorumluluğunun "limandan limana" düzenlenmiş olması, çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun çoklu taşımada üzerine aldığı faaliyet alanlarının tamamını kapsamaktan uzaktır.

Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun taşımanın başında öngörülememesi ve bu sorumluluğa uygulanacak hukuk normlarının belirsizliği, bu işletmenin çoklu taşıma faaliyetini hukuki korumadan uzak bir şekilde gerçekleştirmesine neden olmaktadır. Bu durum genelde çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularını, çoklu taşımanın fiilen gerçekleştirilmesinden ve mesleki faaliyetlerinin icrasından kaynaklanan risklere karşı sorumluluk sigortası himayesi tesis etmeye yöneltmektedir. Ancak, sorumluluk sigortacıları, herhangi bir hukuk normu ile düzenlenmediğinden, kendileri için de belirsiz olan bu sorumluluğu, yüksek sigorta primleri karşılığında sigorta himayesi altına almakta ve bu durum çoklu taşımacılığın tekli taşıma sistemlerine kıyasen yarattığı, özellikle maliyet etkinliği üstünlüğünden faydalanılmasını engellemektedir.

Çoklu taşımacılığın, yeknesak ve emredici nitelikli bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmesi, olabildiğince fazla sayıda devletin bu normu kabule teşvik edilmesi, bu devletlerin bu normu iç hukuklarına olabildiğince değiştirmeksizin alması ve bu norma dayanarak ve bu normdan kaynaklanan zorunlu sorumluluk sigortası himayelerinin tesisi, çoklu taşımanın amacına uygun ve etkili bir şekilde kullanımını sağlamak açısından gerekli ve önemlidir. Zira çoklu taşımanın önemi her geçen gün artmakta ve özellikle tekli taşıma sistemleri için geliştirilen yük taşıma ile mesleki sorumluluk sigortaları uygulamaları da taşımada önemli bir yer tutmaktadır.

Bu nedenle, çalışmada, taşıma ve mesleki sorumluluk risklerine ilişkin olarak tesis edilen sorumluluk sigortaları, dünya ve Türkiye uygulamaları çerçevesinde incelenmiştir. Bu şekilde çalışmada, bu incelemelere dayanarak gerçekleştirilen ve çoklu taşımayı üstlenen işleticilerin sorumluluğunun yeknesaklaştırılmasını ve özellikle çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının bu sorumluluklarının zorunlu sigorta himayesi altına alınmasını kapsayan iki aşamalı bir model önerilmektedir.

Önerilen modelin ilk aşamasında, çoklu taşımayı üstlenen işleticinin sorumluluğunun yeknesak ve emredici bir uluslararası hukuk normu (YEUHN) ile düzenlenmesi yer almakta ve bu norm ile bu kişinin sorumluluklarının taşımanın başında öngörülebilir duruma getirileceği değerlendirilmektedir. Önerilen modelin ikinci aşamasını teşkil eden ve birinci aşamada oluşturulan YEUHN'u dayanak ve kaynak olarak alan zorunlu sorumluluk sigortası genel şartları (ZSSGŞ) ile de çoklu taşımanın genelde çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusu, yük ilgilisi, sorumluluk sigortacısı, yük sigortacısı, fiili taşıyıcılar ve terminal işleticilerinden oluşan tarafları için, etkili ve düşük maliyetli bir himaye mekanizması oluşturmaya çalışılmaktadır.

YEUHN'un ve ZSSGŞ'nin çerçevelerinin belirlenmesinde çalışmada incelenen, sırasıyla; uluslararası, bölgesel ve ulusal taşıma düzenlemelerinin ve sorumluluk sigortası uygulamalarının, değişik açılardan katkıları bulunmaktadır. Nitekim önerilen modelin ilk aşamasını teşkil eden YEUHN'un; (i) temeli yeknesaklık, uluslararasılık ve emredicilik olduğundan, çoklu taşıma sistemini bu üç özellik dâhilinde düzenleyen ancak hâlihazırda yürürlükte bulunmayan MTC'nin ilgili hükümleri, (ii) yeknesaklık boyutunun yoğunlaştırılmasında Hamburg Kuralları ile CMR'nin ilgili hükümleri, (iii) Türk hukukuna paralelliğinin sağlanması noktasında 6102 sayılı TTK'nın taşımaya ilişkin hükümleri ve (iv) sorumluluk sigortası tesisini zorunlu kılan hükmünün temelinde ise Montreal Sözleşmesi, bölgesel çoklu taşıma sistemi düzenlemeleri ve bazı ulusal çoklu taşıma sistemi düzenlemelerinin ilgili hükümleri dikkate alınmıştır. Ayrıca ITIC ve Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın ilgili hükümleri de, YEUHN uyarınca çerçevesi belirlenen mesleki faaliyetlere ilişkin sorumluluğun tespitinde göz önünde tutulmuştur.

Önerilen modelin ikinci aşamasını teşkil eden ZSSGŞ'nin oluşturulmasında ise; (i) taşıma işleri komisyoncularının mesleki faaliyetleri sonucu oluşacak sorumluluklarını da kapsayan geniş bir sigorta himayesi tesis eden ITIC sorumluluk sigortası, (ii) NVOCC'lere de sorumluluk sigortası himayesi sunmaya başlayan ve genişletilmiş mürettebat sorumluluk sigortası himayesi ile mesleki sorumluluk sigortası himayesini de kısmen de olsa gerçekleştiren P&I sorumluluk sigortası, (iii) lojistik işleticilerine önemli sigorta himayeleri sunan TT kulübü sorumluluk sigortası ve (iv) belirli bir hukuk normuna dayanan CMR sorumluluk sigortası uygulamaları esas alınmıştır. Bunun yanısıra modelin Türkiye açısından uygulanabilirliğini sağlamak amacıyla; karayolu ve denizyolu yolcu taşıyıcıları ile havayolu taşıyıcılarının sorumluluklarını sigorta himayesi altına alan zorunlu sorumluluk sigortası himayesi genel şartları, Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ve Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları da göz önünde bulundurulmuştur.

Türkiye, başlı başına yeni bir kanun olarak veya 6102 sayılı TTK'nın ilgili hükümlerini tadil etmek suretiyle, modelin ilk aşamasını oluşturan YEUHN'u iç hukukuna alabilecektir. Çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncularının YEUHN'dan kaynaklanan yük taşımaya ve mesleki faaliyete ilişkin sorumluluklarının, doğrudan ZSSGŞ ile ya da ZSSGŞ'ye dayanarak sırasıyla Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları'na ya da Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'na eklenecek klozlarla zorunlu sigorta himayesi altına alınabilmesi mümkündür. Bu sigorta himayesinin, taşıma işleri komisyoncuları tarafından kurulacak bir kulüp ile ve karşılıklılık esasına dayalı olarak tesis edilmesinin de, taşıma işleri komisyoncularının lehine olacağı düşünülmektedir.

Çalışmada lojistik, hukuk ve sigorta bilimlerine birtakım katkılar sağlanmaya çalışılmaktadır. Nitekim çalışmada; çoklu taşımanın bütünleşik bir taşıma sistemi olarak taşıdığı önem ile tekli taşıma sistemlerine kıyasen taşıdığı üstünlük ve zayıflıklar tespit edilerek ve çoklu taşıma sistemini tanımlamak amacıyla kullanılagelen kavramlar sınıflandırılarak *lojistik bilimine,* çoklu taşımanın etkin bir şekilde gerçekleşebilmesi için yeknesak ve emredici bir hukuk normu düzenlemesinin varlığı olmazsa olmaz bir şart olarak değerlendirilerek ve çoklu taşımanın emredici ve yeknesak bir uluslararası hukuk normu ile düzenlenmemesi

karşısında, UNCTAD tarafından önerilen çözümle atıfta bulunulan; uluslararası tekli taşıma sistemini düzenleyen tüm normlar, çoklu taşıma sistemine ilişkin olarak hazırlanan tüm uluslararası ve bölgesel hukuk normları ve Türk hukukunda çoklu taşıma sistemine uygulanabilir hukuk normları karşılaştırmalı olarak incelenerek *hukuk bilimine* katkıda bulunmaya çalışılmaktadır. Son olarak; (i) sorumluluk sigortalarının taşımadaki önemine vurguda bulunarak, (ii) uluslararası ve ulusal yük taşıma ve mesleki sorumluluk sigortaları uygulamaları belirli unsurlar dâhilinde karşılaştırmalı olarak incelenerek, (iii) taşıma işleri komisyoncusunun çoklu taşımaya ilişkin olarak yararlanabileceği mesleki faaliyete ve yük taşımaya ilişkin sorumluluk sigortası modelinin çerçevesi oluşturularak ve (iv) çalışma ile önerilen modelin Türkiye açısından uygulanabilirliği değerlendirilerek *sigorta bilimine* katkıda bulunmaya çalışılmaktadır.

Çoklu taşıma sistemini düzenleyen ve çalışma ile sadece çerçevesinin belirlendiği yeknesak ve emredici nitelikli hukuk normunun ayrıntılı bir şekilde incelenmesi, bu norma dayanan ve yine çalışma ile sadece çerçevesinin belirlendiği sorumluluk sigortası himayesi genel şartlarının da özel şartlarla birlikte yine ayrıntılı bir şekilde incelenmesi ve bu genel şartlara dayanan sorumluluk sigortası himayesini tesis edecek sigorta işletmelerinin ve Türkiye'de kurulması önerilen kulüplerin yapısı, kuruluşu ve işletim şekillerinin değerlendirilmesi ileride gerçekleştirilecek çalışmalar için önerilmektedir.

KAYNAKÇA

ABD New York Bölge Mahkemesi, 39 F.Supp. 344; *Buckeye State*, Karar Tarihi: 10.06.1941, http://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/281/179/60737/ (01.12.2011).

ABD New York Bölge Mahkemesi, 86 F. Supp. 487; *Middle East Agency Inc. - John B. Waterman*, Karar Tarihi: 22.06.1949, http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=194957386FSupp487_1479.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985 (09.07.2011).

ABD Temyiz Mahkemesi, 9. Dairesi, 336 F.2d 194; *St. Ioannis Shipping Corp. - Zidell Explorations, Inc.*, Karar Tarihi: 20.08.1964, http://openjurist.org/336/f2d/194/st-ioannis-shipping-corporation-v-zidell-explorations-inc (15.02.2012).

ABD Temyiz Mahkemesi, 2. Dairesi, 306 F. Supp. 1348; *Farrell Lines Inc. - Titan Industrial Corp.*, Karar Tarihi: 15.04.1969, http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=19691654306FSupp1348_11422.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985 (15.02.2012).

ABD Kuzey Kaliforniya Bölge Mahkemesi; *Japan Line, Ltd. - United States of America and Interstate Commerce Commission*, Karar Tarihi: 22.01.1975, http://ca.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19750122_0000005.NCA.htm/qx (09.07.2011).

ABD Temyiz Mahkemesi, 5. Dairesi, 701 F.2d 483; *Strachan Shipping Co. - Dresser Indus. Inc.*, Karar Tarihi: 28.03.1983, http://openjurist.org/701/f2d/483/strachan-shipping-co-v-dresser-industries-inc (19.02.2012).

ABD New York Bölge Mahkemesi, 632 F.Supp. 824; *Sumitomo Corp. - M/V Sie Kim*, Karar Tarihi: 27.08.1985, http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=19851456632FSupp824_11338.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985 (20.04.2012).

ABD Temyiz Mahkemesi, 725 F. Supp. 1255; *Caterpillar, Inc. - S.S. Enterprise*, Karar Tarihi: 1990, http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=19891980725FSupp1255_11798.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006 (25.03.2012).

ABD Temyiz Mahkemesi, 515 US 528; *Vimar Seguros Reaseguros, S.A. – M/V Sky Reefer*, Karar Tarihi: 20.03.1995, http://supreme.justia.com/cases/federal/us/515/528/ (19.06.2011).

ABD Temyiz Mahkemesi, 11. Dairesi, 701 F.2d 483; *Norfolk Southern Railway Company - James N. Kirby, Pty Ltd., Kirby Engineerıng and Allianz Australia Insurance Limited*, Karar Tarihi: 09.11.2004, http://www.oyez.org/cases/2000-2009/2004/2004_02_1028 (29.01.2012).

ABD Temyiz Mahkemesi 6. Dairesi, 06-1199; *Royal Insurance Company of America ve Ford Motor Company - Orient Overseas Contaier Line Ltd. ve M/V Canmar Pride, CP Ships Ltd.*, Karar Tarihi: 23.01.2007, http://caselaw.findlaw.com/us-6th-circuit/1400808.html (09.09.2011).

Adjadjihoue, C. R. (1995). "Corridor Analysis and Forecasting of Intermodal Transportation Systems Between Finland and Eastern European Countries, Acta Polytechnica Scandinavia". *Civil Engineering and Building Construction Series.* No. 101., Helsinki: Finnish Academy of Technology.

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

Akıncı, S. (1968). *Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri.* İstanbul: Sermet Matbaası.

Akıncı, Z. (1999). *Karayoluyla Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*. Ankara: Seçkin Yayınevi.

Aktaş, M. (1977). İşverenin Sorumluluk Sigortası. *Sorumluluk Sigortası Semineri Tebliği III (s. 107).* İstanbul 4-7 Nisan 1977. Ankara: Sevinç Matbaası.

Akten, N. (2009). Türklerde Posta Gemileri ve Posta Taşımacılığı. *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 2009 Bildiriler Kitabı* (ss.164-178). Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. 7 Mayıs 2009.

Akyol, Ş. (2008). *Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme.* İstanbul: Vedat Yayınevi.

Alcantra, J. M. (2002). *The New Regime and Multimodal Transport*. http://xa.yimg.com/kq/groups/19168852/608399329/name/JOSE%20M%20ALCANTARA%20-%20THE%20NEW%20REGIME%20AND%20MULTIMODAL%20TRANSPORT.pdf. (09.02.2012).

Albayrak, T. (2010). Osmanlı Donanmasında Teknoloji ve Eğitim Kadırgadan Kalyona Geçiş. *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 2010 Bildiriler Kitabı* (ss. 63-70). Düzenleyen Piri Reis Üniversitesi. 9 Nisan 2010.

Albrechtsen, E. (2003). *Security vs. Safety*. http://www.iot.ntnu.no/users/albrecht/rapporter/notat%20safety%20v%20security.pdf (11.12.2011).

Amasya, S. (2007). 1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme. *Prof. Dr.Ergon A.Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı*.

Anderson, E. (2009). The Status and Associated Liability of Ocean Freight Forwarders. *Transportation Law Journal.* 36 (121): 121-144.

Arkan, S. (1999). CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk. *Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı* (ss. 319-337). Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Arkan, S. (1988). Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 1(4): 313-320.

Arkan, S. (2001). *Ticari İşletme Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Arslanlı, H. (1960). *Kara Ticareti Hukuku Dersleri, Umumi Hükümler*. İstanbul: Sulhi Garan Matbaası.

Asıcı, Ö. ve Tek B. (1985). *Fiziksel Dağıtım Yönetimi.* İzmir: Bilgehan Basımevi.

Atabek, R. (1974). *Sigorta Hukuku.* Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Atamer, K. (2012). Sorumluluk Sigortası Hükümlerinin Hazırlık Süreci ve Kaynakları. *Yeni Türk Ticaret Kanununda Sorumluluk Sigortaları Sempozyumu*. Düzenleyen Yaşar Üniversitesi, AIDA ve Sigorta Hukuku Türk Derneği. İzmir. 07 Haziran 2012.

Avrupa Komisyonu. (1997). *Intermodality and Intermodal Freight Transport in the European Union*.
http://cordis.europa.eu/transport/src/taskforce/src/comift.htm (20.07.2011).

Avrupa Komisyonu. (2001a). *White Paper-European Transport Policy for 2010.* http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm (12.03.2011).

Avrupa Komisyonu. (2001b). *The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport*. http://ec.europa.eu/transport/library/final_report.pdf (12.11.2011).

Avrupa Komisyonu. (2003). *Study On Freight Integrators*. http://ec.europa.eu/transport/logistics/documentation/freight_integrators/doc/final_report_freight_integrators.pdf (12.11.2011).

Avrupa Komisyonu. (2007). *Maritime Transport Policy*. http://ec.europa.eu/transport/maritime/doc/maritime_transport_policy_en.pdf (10.10.2010).

Avrupa Komisyonu. (2009). *Maritime Transport Strategy 2018*. http://ec.europa.eu/transport/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en.htm, (10.10.2010).

Avrupa Komisyonu. (2010). *Turkey 2010 Progress Report*. http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2010/package/tr_rapport_2010_en.pdf, 23.01.2011

Avrupa Komisyonu. (2011a). *Statistical Pocketbook*. http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/pocketbook-2011_en.htm (02.01.2012).

Avrupa Komisyonu. (2011b). *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System*. http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm (10.10.2011).

Avrupa Komisyonu. (2012). http://ec.europa.eu/index_en.htm (11.10.2011).

Ay, B. (2012). UTIKAD. Yüzyüze Görüşme, İstanbul, 15.02.2012.

Aybay, R.; Aybay, G.; Aybay. A ve Aybay A. (1998). *Deniz Hukuku, Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin*. İstanbul: Aybay Yayıncılık.

Bahtiyar, M. (2005). *Ticari İşletme Hukuku*. İstanbul: Beta Yayınları.

Baldwin, W. C. (2007). Land Versus Sea; Carmack Versus COGSA: Why the Carmack Amendment Should Not Apply to Inland Portions of Multimodal Shipments. *Tulane Law Review*. 82 (731): 270-283.

Ballou, R. (2004). *Business Logistics / Supply Chain Management, Planning, Organization and Controlling the Supply Chain (5th Edition).* New Jersey: Prentice Hall.

Banamyong, R. (2006). *International Freight Choice for Lao PDR: The Dilemna of a Less Developed and Land Locked Country*.
www.bus.tu.ac.th/usr/ruth/file/freight.pdf -. (19.01.2012).

Başer, H. (1977). Yangın Mesuliyet Sigortası. *III. Mesuliyet Sigortaları Semineri* (ss. 310-311). Düzenleyen Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi. Ankara. 4 Nisan 1977.

Başoğlu, U. (2000). Finansal Serbestleşme ve Uluslararası Portföy Yatırımları. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* 3(4): 78-99.

Baltacı, M. T. ve Ünaltuna, F. B. (1977). Türkiye'de Mesuliyet Sigortalarından Uygulama, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları. *III. Mesuliyet Sigortaları Semineri* (ss. 30-45). İstanbul. 4 Nisan 1977.

Berlingieri, F. A. (2009). *Comparative Analysis of The Lahey-Vısby Rules, The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules*. AMD. *General Assembly.* Marakeş. 5-6 Kasım 2009.

Beresford, A. K. C., Zhou, Z. B. ve Pettit, S. J. (2008). *Multimodal Transport of Unit Load Shipments Between France and South Africa: Costs and Modal Choice Decision Making*. wmu.sydneyplus.com/getattachment.asp? (26.05.2011).

Bernauw, K., (1995). Current Developments Concerning the Form of Bills of Lading-Belgium in Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and EDI Systems. *Belgian National Report*. (87):112-119.

BIMCO (2005), The Baltic and International Maritime Council Review.

Black, C. (1979). *Black's Law Dictionary, 5th Edition.* St. Paul Minn: West Publishing.

Bloomberg, D., LeMay, S. ve Hana J. B. (2002). *Logistics.* New Jersey: Prentice Hall.

Bradbury, N. (2002). *Face the Facts On Transport Safety.* http://www.railwatch.org.uk/backtrack/rw94/rw094p06.pdf (02.11.2011).

Branch, A. E. (2005). *Export Practice and Management*. Londra: Cengage Learning.

Briant, A. (1996). A Critical Look at the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Montreal: McGill Üniversitesi.

Boss, A. H. (1991). The International Commercial Use of Electronic Data Interchange and Electronic Communications Technologies. *Bus. Law*. (46): 1787-1901).

Bozer, A. (1977). Yangın Dolayısı ile Sorumluluk Sigortası. *III. Mesuliyet Sigortaları Semineri* (ss. 311-325). Düzenleyen Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi. Ankara. 4 Nisan 1977.

Bozer, A. (1981). *Sigorta Hukuku.* Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Bozkurt, İ. (2011). II. Dünya Savaşı Yıllarından Mersin Limanı. *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 2011 Bildiriler Kitabı* (ss. 310-326). Düzenleyen Mersin Üniversitesi. 7-8 Nisan 2011.

Brewer, A. M., Button, K. J. ve Hensher D. A. (2001). *Handbook of Logistics and Supply Chain Management.* Amsterdam: Pergamon.

Burkovskis, R. (2008). Efficiency of Freight Forwarder's Participation in the Process of Transportation. *Transport.* 23(3): 202-213.

Button, K. (2012). Putting Economics Into The Security of the Transportation Supply Chain: Some Reflections. *International Conference on Logistics and Sustainable Transport*. Düzenleyen Maribor Üniversitesi. Celje. 14 Haziran 2012.

Büyükbezirci, H. (2012). Gras Savoye Sigorta ve Reasürans Brokerlik A.Ş. Yüzyüze Görüşme, İzmir, 16.02.2012.

Can, M. (2006). *Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarına Genel Bir Bakış.* Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Carlson, M. H. (2007). U.S. Participation in the International Unification of Private Law: The Making of the UNCITRAL Draft Carriage of Goods by Sea Convention. *Tulane Maritime. Law Journal.* 31(2): 615 - 624.

Chandler, F. G (1984). A Comparision of the Lahey Visby Rules and the Hamburg Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce.* 15(2): 233-285.

Chopra, S. ve Meindl, P. (2006). *Supply Chain Management, Third Edition.* Londra: Prentice Hall.

Clarke, M. (1988). Containers: Proof That Damage to Goods Occured During Carriage in International Carriage of Goods: Some Legal Problems and Possible Solutions. *London Centre for Commercial Studies.* 1(64): 73-89.

Cleton, R. (1980). Contractual Liability For Carriage of Goods by Sea. *The Lahey Rules and Their Revision.* Lahey-Zagreb Essays (3): 3-19.

CMI. (2003). *Report of the Seventh Meeting of the Intemational Sub-Committee on Issues of Transport Law*. http://www.comitemaritime.org/year/2003/pdfiles/ybk03-7.pdf (10.01.2012).

CMI. (2009). *Questions and Answers on Rotterdam Rules*. http://www.rotterdamrules.com/Questions%20and%20Answers%20on%20the%20Rotterdam%20Rules.pdf (10.03.2010).

CMI. (2011). http://www.comitemaritime.org/History/0,273,1332,00.html (24.10.2011).

Coffey, W. J. (1989). Multimodalism and the American Carrier. *Tulane Law Review.* 64(569): 569-598.

Coyle, J. J., Bardi, E. J. ve Langley C. J. (1996). *The Management of Business Logistics.* Mineapolis: West Publishing Company.

Crainic, T. G. ve Kim K. H. (2005). Intermodal Transportation in Transportation. *Handbooks in Operations Research and Management Science.* (ss.467-537). Editors C. Barnhart and G. Laporte. Amsterdam: North-Holland.

Crowley, M. (2005). The Limited Scope of the Cargo Liability Regime Covering Carriage of Goods by Sea: The Multimodal Problem. *Tulane Law Review*. (79): 1461-1503.

Çağa, T. (1988). Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair. *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler Tartışmalar.* (ss.176-189). Düzenleyen Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü. Ankara. 25-26 Mart 1988.

Çağa, T. ve Kender, R. (2004). *Deniz Ticaret Hukuku: Navlun Sözleşmeleri, C:2.* İstanbul: Beta Yayınevi.

Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*. İstanbul: UTIKAD Yayınları.

Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Lojistik Yönetimi.* İstanbul: UTIKAD Yayınları.

Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi.* İstanbul: UTİKAD Yayınları.

Çancı, M. ve Türkay, M. (2006). *Marmaray'da Yük Taşımacılığı ve Çok Modlu Sistemle Entegrasyonu*. www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3107.pdf (10.10.2011).

Çetiner, S.B. (1995). *Ticari İşletme Hukuku.* İzmir: Barış Yayınları.

Çıvgın, İ. ve Yardımcı, R. (2007). *Çağdaş Dünya Tarihi.* Ankara: Maya Akademi Yayınları.

Delice, G., Doğan, A. ve Uzun, A.M. (2001). Finansal Regülasyon ve Piyasa Disiplini. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi.* 5(1): 101-132.

Demir, V. (2008). *Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması.* Ankara: Nobel Yayınları.

Denizcilik Müsteşarlığı. (2011). http://www.Denizcilik.Gov.Tr/Tr/Mustesarlik/Musttarihce.Asp (24.10.2011).

Denniston, T. G., Carter, T. Y. ve Alfred, E. (1990). Liabilities of Multimodal Operators and Parties Other Than Shippers. *Tulane Law Review.* (64): 517-541.

Deniz, İ. (1984). Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu. *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar.* (ss.142-153). Ankara: 26-27 Ocak 1984.

Denizcilik Müsteşarlığı. (2010). *2010 Yılı İdare Faaliyet Raporu*, http://www.denizcilik.gov.tr/dm/denizcilikmustesarligi2009yılı%20idarefaaliyetraporu.pdf (18.09.2011).

Delfmann, W. (2006). *Logistics Service Providers Market Wiew, University of Cologne.* http://www.spl.uni.koeln.de (03.11.2011).

Deveci, D. A., Cerit, A.G. ve Tuna, O. (2004). Analysis of Intermodal Transport Structure in Turkey with Regard to Traceca Project: Oppurtunities and Threats. *10th World Conferance on Transport Research.* İstanbul.

Deveci, D. A. (2010). Türkiye'de Çoklu Taşımacılığın Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Bir Model Önerisi. *DEU Denizcilik Fakültesi Dergisi.* 2(1): 13-32.

Deveci, D. A ve Cerit, A. G. (2007). Bütünleşik (Çoklu) Taşımacılık Hizmetleri Sektörünün Dağıtım Kanalında Rekabet ve Çatışma. *12. Ulusal Pazarlama Kongresi Bildiriler Kitabı*. Sakarya Üniversitesi.

Doğanay, İ.(1990). *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*. Ankara: Türkiye Kitabevi.
DPT. *2010-2012 Orta Vadeli Program*.
http://www.dpt.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebIcerikGosterim.aspx?Enc=83D5A6FF03C7B4FC44FF9DE332CC3B51 (10.11.2011).

Driscoll, W. J. (1978). The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report. *Journal Of Maritime Law and Commerce.* 9(4): 441-460.

Driscoll, W. J. ve Larsen, K. (1982). The Convention on International Multimodal Transport of Goods. *Tulane Law Review.* (57): 190-212.
Dubovec, M. (2006). The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral. *Arizona Journal of International&Comparative Law.* 23(2): 437-466.

Edrich, M. M. (2007). Regulation of Third Party Surface Transportation: Who is A Third Part Provider and What Regulations Cover Third Party Operations in the United States. *Transportation Law Journal*. (34): 261-288.

Erol, S. (2009). *Deniz Sigortacılığı, Primin Belirlenmesinde İnsan Faktörü*. Trabzon: Celepler Matbaacılık.

Ertekin, E. (2011). Akdeniz Dünyasının Bilinen İlk Denizcilik Kanunu. *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 2011 Bildiriler Kitabı* (ss. 93-104). Düzenleyen Mersin Üniversitesi. 7-8 Nisan 2011.

ETSC. (2003). *Transport Safety Performance in the EU a Statistical Overview*, http://www.etsc.eu/oldsite/statoverv.pdf (22.01.2011).

ETSC. (2010). *Road Safety Target Outcome: 100,000 Fewer Deaths Since 2001, 5th Road Safety PIN Report*, http://www.etsc.eu/documents/pin/report.pdf (24.02.2012).

EUROSTAT, ECMT ve UNECE. (1997). *Glossary For Transport Statistics*. http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html (22.01.2011).

Everett, S. (2002). Deregulation, Competitive Pressures and The Emergence of Intermodalism. *Australian Journal of Public Administration.* 61(3): 19-42.

Faria Angelo Estrella, J. (2009). Uniform Law For International Transport At Uncitral: New Times, New Players, And New Rules. *Texas International Law Journal.* 44(3): 277-319.

FIATA. (2008). *A Guide to Logistics Agreements*. http://www.fiata.com/uploads/media/A_Guide_to_Logistics_Agreements_04.pdf (04.05.2011).

FIATA. (2012). *Working Group Sea Transport, Position Paper, "FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules").* http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf (02.02.2012)

Frank, M. K. ve Wijffels, R. H. (1987). The Container Revolution and the Per Package Limitation of Liability in Admiralty. *European Transport Law.* (22): 505-517.

Force, R. (1996). A Comparision If the Lahey, Lahey Visby and Hamburg Rules: Much About. *Tulane Law Review*. (62): 2051 - 2078.

Fujita, T. (2009). The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications. *Texas International Law Journal*. (44): 349-373.

Gard Kurallar Kitabı. (2012). http://www.gard.no/ikbViewer/page/iknowbook/forside?p_document_id=781871 (02.03.2012).

Gertjan Van Der, Z. (2009). Chapter 10 of The Rotterdam Rules; Control Of Goods In Transit. *Texas International Law Journal.* 44(375): 376-395.

Göktan, I. (2006). *Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Kulüp Sigortası).* İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Gönensay, A. S. (1943). *Borçlar Hukuku.* İstanbul: Arkadaş Basımevi.

Görçün, Ö. F. ve Görçün, Ö. (2010). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı.* İstanbul: Beta Yayınevi.

Görçün, Ö. F. (2010). *Yasal Düzenlemeler ve Lojistik Yönetimi Perspektifinden Karayolu Taşımacılığı.* İstanbul: Beta Yayınevi.

Gombrich E. H. (1987). *Dünya Tarihi, 6. Baskı.* Çev. Prof. Dr. Ahmet Mumcu. İstanbul: İnkilap Yayınları.

Graverson, L. (1949). Conflict of Laws and International Contract. *Private International Law*. (2): 44-66.

Greenblat, J. A. (1997). Insurance and Subrogation: When The Pie is not Big Enough Who Eats Last?. *University of Chicago Law Review.* (64): 1337-1358.

Güllapoğlu, C. (2010). Denizcilik Tarihine Bir Bakış Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş, Gelişme, Yükselme ve Gerileme Dönemlerinde Dünya Denizlerinde Osmanlı Devleti ve Diğer Dünya Devletleri Açısından Deniz Gücünün Devletin Politikasına Etkileri Nasıl Olmuştur?. *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 2010 Bildiriler Kitabı* (ss. 109-127). Düzenleyen Piri Reis Üniversitesi. 9 Nisan 2010.

Güner-Özbek M. D. (2011). Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea, An Apprasial of the Rotterdam Rules.* (ss. 107-138). Londra: Springer.

Hayuth, Y. (1987). *Intermodality: Concept and Practice.* Londra: Lloyd's of London

Hazelwood, S. J. (2000). *P&I Clubs Law and Practice.* Londra: LLP.

Hoeks, Maria Anna Ida Henriëtte (2009). Multimodal Transport Law. Doktora Tezi. Rotterdam: Erasmus Üniversitesi.

Honnold, J.D. (1993). Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness: Lahey or Hamburg. *Journal of Maritime Law and Commerce.* 24 (75): 94-98.

Hooper, C. (2009). Forum Selection and Arbitration in the Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, or The Definition of Fora Conveniens Set Forth in the Rotterdam Rules. *Texas International Law Journal*. (44): 417-426.

Idsø, E. S. ve Jakobsen, M. Ø. (2000). Methods for Risk Analysis. https://www.nsm.stat.no/Documents/Veiledninger/ROS_2004_veiledning.pdf (10.02.2012).

IG. (2012). *Annual Review.* http://www.igpandi.org/downloadables/news/news/IG%20Annual%20Review%202011-12.pdf (01.03.2012)

IMEAK. (2009). *Deniz Ticaret Odası 2008 Yılı Deniz Sektör Raporu*. http://www.denizticaretodasi.org (03.03.3012).

IMEAK. (2010). *Deniz Ticaret Odası 2010 Yılı Deniz Sektör Raporu*. http://www.denizticaretodasi.org (03.03.3012).

IMEAK. (2011). *Deniz Ticaret Odası 2011 Yılı Deniz Sektör Raporu*. http://www.denizticaretodasi.org (03.03.3012).

IMO. (2011) *Maritime Knowledge Center: Current Awareness Bulletin Volume XXIII – No. 5*, http://www.imo.org/KnowledgeCentre/CurrentAwarenessBulletin/Documents/CAB%20184%20February%202012.pdf (05.04.2012)

Ilgın, C. Ö. (2007). Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 6(12): 231-258.

IRU. (2011). http://www.İru.Org/En_History_And_Mission (24.10.2011).

Islam, D. Z., Dinwoodie, J. ve Roe. M. (2005). Towards Supply Chain Integration Through Multimodal Transport in Developing Economies, The Case of Bangladesh. *Maritime Economics and Logistics.* 7 (4): 382-399.

ITIC. (2012). http://www.itic-insure.com/why-itic/annual-report-and-accounts/financial-highlights/ (23.01.2012).

Ivamy, H. (1974). *Marine Insurance, Second Edition.* Londra: Butterworths.

İngiltere Ticaret Mahkemesi, *Jones - European & General Express*, Karar Tarihi: 1920,
http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1361&step=FullText (08.04.2012).

İngiltere Temyiz Mahkemesi, *Foscolo, Mango & Co. - Stag Line*, Karar Tarihi: 1932, http://www.lawandsea.net/COG/COG_deviation5.html (30.01.2012).

İngiltere Temyiz Mahkemesi, *Scruttons - Midland Silicones*, Karar Tarihi: 06.12.1961,
http://www.nadr.co.uk/articles/published/CommercialLawReports/Scruttons%20v%20Midland%20Silicones%201961.pdf (09.07.2011).

İngiltere Temyiz Mahkemesi, *J.J. Silber Ltd. and others - Islander Trucking Ltd.,* Karar Tarihi: 06.11.1984,
http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=66&step=Abstract (20.03.2012).

İngiltere Temyiz Mahkemesi, *Quantum Corporation Inc. ve Expeditors Sea Sky - Compagnie Nationale Air France ve Plane Trucking Ltd.,* Karar Tarihi: 27.03.2002, http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=193&step=FullText, (09.01.2012).

İşipek, A. R. (2009). XVI. ve XX. Yüzyıllar Arasında Tekne Tipolojisinin Gelişimi ve Deniz Ticaretine Etkileri. *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 2009 Bildiriler Kitabı* (ss.148-163). Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. 7 Mayıs 2009.

Jerep, B. ve Chavte, M. (2010). *Risk Catalog.* http://labinf.fl.uni-mb.si/risk-catalog/index.html (10.06.2012).

Kahya, M. (2008). CMR Konvansiyonu ve CMR Sigortaları. *TSEV Sigorta Araştırmaları Dergisi.* (4): 62-88.

KGM. (2005). *2006-2010 Stratejik Plan*. http://www.sp.gov.tr/documents/KGM_SP.pdf (19.02.2011).

Karahan, S. (1999). *Ticari İşletme Hukuku*. Konya: Mimoza Yayınevi.

Kasilingam, R. G. (2000). *Logistics and Transportation-Design and Planning*. Massachusetts: Kluwer Academic Publishing.

Katsivela, M. E. (2003). Multimodal Carrier Liability in the US and Canada: Towards Uniformity of Applicable Rules. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Montreal: Montreal Üniversitesi.

Kaya, A. (1998). Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulama Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları. *Prof. Dr. Oğuz İmregün' e Armağan*. (ss. 320-254). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları

Kayar, İ. (2003). *Ticari İşletme Hukuku*. Erciyes: Detay Yayıncılık.

Keskin, H. (2011). *Lojistik El Kitabı.* Ankara: Gazi Kitabevi.

Keskin, H. (2011). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi.* Ankara: Nobel Yayıncılık.

Koban, E. ve Keser, H. (2010). *Dış Ticarette Lojistik, Genişletilmiş 3. Baskı*. Bursa: Ekin Basın Dağıtım.

Kozuka, S. (2003). Carriage of Goods and Legal Uniformity in the Asia - Pacific Region. *Unification of Law Review*. 8(2): 241-255.

Köfteci, S. ve Gerçek, H. (2010). Yük Taşımacılığında Taşıma Türü seçimi için Lojistik Maliyetlere Dayalı İkili Lojit Model. *IMO Teknik Dergi 2010*, (333): 5087-5112

Kubilay, H. (1999). *Özel Sigorta Hukuku*. İzmir: Barış Yayınları Fakülteler Kitapevi.

Kubilay, H. (2001). *Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu.* İzmir: Fakülteler Kitabevi.

Kubilay, H.; Deveci, D. A.; Saçaklıoğlu, C.; Tuna, O.; Gökdemir, N. ve Kubilay, İ. A.(2006). Legal Aspects of Multimodal Transport: Liabilities of Carriers in Turkish Law. *1st International Conference of Logistics.* Düzenleyen Gdansk Üniversitesi. 23-26 Eylül 2006.

Lambert, D. M., Ellram, L. ve Stock J. (1998). *Fundamentals of Logistics Management*. Singapore: Mc Graw Hill.

Larsen, P.; Sweeney, J.; Falvey, P. ve Davies, D. C. (1990). The 1991 Diplomatic Conference on Uniform Liability Rules For Operators of Transport Terminals. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 21(4): 449-480.

Lee, E. S. (2002). The Changing Liability System of Sea Carriers and Maritime Insurance: Focusing on the Enforcement of the Hamburg Rules. *Transnational Law*. (15): 241-255.

Leibson R. ve Penner W. (1996). Legal Issues Associated with Intermodalism. *Transportation Research Board National Research Council California Legal Research Digest.* (5): 1-19.

Leung, W. (2007). The Dual Role of the Freight Forwarder. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 38(1): 97-109.

Ley, W. (1991). Forwarder, Multimodal Transport Operator and Cargo Owners Interests, A Comparative Study of Selected Legal Aspects of Freight Forwarding and Multimodal Transport Under Common Law and Civil Law. Yüksek Lisans Tezi. Halifax: Dalhousie Üniversitesi.

Light, D. A. (2004). York Anvers Kuralları 2004 Hakkında Genel Bir İnceleme. *Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi*. 8(3): 419-437.

Light, D. A. (2006). *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*. İstanbul: Arıkan Kitapçılık.

Lojistik Yönetimi Konseyi. http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp (11.01.2012).

Long, D. (2003). *International Logistics: Global Supply Chain Management.* Massachusetts: Kluwer Academic Publishers.

Mandelbaum, S. R. (1996). Creating Uniform Worldwide Liability Standarts for A Sea Carriage of Goods. *Transportation Law Journal.* (23): 471-485.

Mankabady, S. (1983). The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challange to Unimodal Transport Conventions. *International and Comparative Law Quarterly*. (32): 120-140.

Martin, S. (1988). *Multimodal Carriage: A Club View*. Londra: Llyod's List

Massey, E. (1972). Prospect For a New Intermodal Legal Regime: a Critical Look at The TCM. *Journal of Maritime Law and Commerce*. (2): 725-758.

McDowell, C. (1972). Containerisation: Comments on Insurance and Liability. *Journal of Maritime Law and Commerce.* (3): 503-536.

Metezade, Z. (2006). Sorumluluk Sigortalarında Ana Strateji Ne Olmalıdır? *Sorumluluk Sigortaları Semineri.* (ss. 60-64). Düzenleyen İktisadi Araştırmalar Vakfı. İstanbul. 7 Nisan 2006.

Muller, G. (1999). *Intermodal Freight Transportation, Fourth Edition.* Washington DC: Eno Transportation Foundation and Intermodal Association of North America.

Murray, D. (1997). The Extension of Damage and Time Limitations of Lahey, Warsaw and Lausanne Conventions to Agents and Independent Contractors of Ship Lines and Air Lines. *Transportation Law Journal.* 25(1): 1-55.

Mustill, M. J. ve Gilman, J. (1981). *Arnould's Law of Marine Insurance and Average.* London: Stevens & Sons.

Nash, C. (2012). European Rail Policy – The Role of High Speed Rail. *International Conference on Logistics and Sustainable Transport*. Düzenleyen Maribor Üniversitesi. Celje. 14 Haziran 2012.

Nasseri, K. (1988). The Multimodal Convention. *Journal of Maritime Law and Commerce.* 19(2): 231-260.

Nikaki, T. (2006). Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods; The Uncıtral Draft Convention on The Carriage Of Goods. *Journal Of Maritime Law And Commerce.* 37(4): 521-544.

Oğuzman, K. (1977). İşverenin Hukuki Mesuliyeti ve Bu Mesuliyetin Sigorta Edilenin Mesuliyet Sigortaları. *III. Mesuliyet Sigortaları Semineri* (ss. 93-107). Düzenleyen Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi. Ankara. 4 Nisan 1977.

Omağ, M. K. (1985). *Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu*. Ankara.

OTIF. (2011). http://www.Otif.Org/ (24.10.2011).

Özenen, C. G (2003). Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye için Öneriler. Uzmanlık Tezi. İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Yapı Müdürlüğü Altyapı ve Hizmetler Dairesi Başkanlığı.

Özer, D. (2010). Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler. Doktora Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi

Palmer, R. W. ve Degiulio, F. P. (1989). Admiralty Law Institute Symposium: Terminal Operations and Multimodalism. *Tulane Law Review.* 64(2-3): 281-360.

Peacock, J. H. (1990). Deviation and the Package Limitation in the Lahey Rules and the Carriage of Goods by Sea Act: An Alternative Approach to the Interpretation of International Uniform Acts. *Texas Law Review.* (68): 979-991.

Pearsall, J. ve Hanks, P. (2001). *The New Oxford Dictionary of English.* Oxford: Oxford University Press, ISBN 0-19-860441-6.

Peters, M. (2009). Jurisdiction And Multimodal Transportation: Bringing Uniformity of Carriage of Goods by Sea to The Shores of The United States. *Michigan State Journal of International Law.* 17(3): 761-788.

Poroy, R. (1983). *Ticari İşletme Hukuku*. İstanbul: Fakülteler Matbaası

Poroy, R. ve Tekinalp, Ü. (2001). *Kıymetli Evrak Hukuku Esasları*. İstanbul: Beta Yayınları.

Poroy, R. ve Yasaman, H. (2001). *Ticari İşletme Hukuku*. İstanbul: Beta Yayınları.

Porter, J. H. (1984). Multimodal Transport, Containerization, Risk and Loss. *Virginia Journal of International Law.* (25): 172-189.

Ramberg, J. (1993a). Freedom of Contract in Maritime Law. *Maritime and Commercial Law Quarterly.* 178-191.

Ramberg, J. (1993b). The Law of Freight Forwarding. *Zürih: FIATA Publications.*

Ramberg, J. (1998). Unification of The Law of International Freight Forwarding. *RDU.* (1): 5-13.

Rendell, R. (1988). Report on Lahey Rules Relating to Bills of Lading, *International Lawyer (ABA)*, 22(4): 246-261.

Reynolds, F. (1990). The Lahey Rules, The Lahey-Visby Rules and the Hamburg Rules. *MLAANZ Journal.* (17): 16-38.

RODER. (2011). http://www.roder.org.tr/tr/services/download/cmr%20sigortasi%20ozel%20sartlari.doc (10.10.2011).

Rodrigue, B. S.; Rodrigue J. P ve Comtois, C. (2009). *The Geography of Transport Systems, Second Edition.* New York: Routledge.

Røsæg, E. (2000). The Impact of Insurance Practices on Liability Conventions, Legislative Approaches in Maritime Law. *Proceedings from the European Colloquium on Maritime Law*. Oslo. 7-8 Aralık 2000.

Ruhet, G. (2009). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları (Methods And Concepts Of Supply Chain Management).* Ankara: Detay Yayıncılık.

Sabatino, J. A. (1994). Marine Terminal Operators' and Their Insurance Cover. *Ports and Harbours.* 39(3): 10-20.

Schelin, J. (2008). The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization? *Texas International Law Journal*. (44): 321-327.

Schoenbaum, J. T. (1998). *Admiralty and Maritime Law.* St. Paul Minn.: West Publishing.

Schoenbaum, J. T. (2004). *Admiralty and Maritime Law.* St. Paul Minn.: West Publishing.

Schmeltzer E. ve Peavy, R. A. (1970). Prospects and Problems of the Container Revolution. *The Transportation Law Journal*. (2): 263-299.

Selvig, E. (1981). The Hamburg Rules, Lahey Rules and Marine Insurance Practice. *Journal of Maritime Law and Commerce.* 12(3): 299-320.

Sergici, E. (1977). Mesuliyet Sigortası Türleri. *III. Mesuliyet Sigortaları Semineri* (ss. 65-80). Düzenleyen Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi. Ankara. 4 Nisan 1977.

Seyitoğlu, H. (1998). *Uluslararası İktisat, 12. Baskı.* İstanbul: Güzem Can Yayınları.

Seyitoğlu, H. (2007). *Uluslararası İktisat, 16. Baskı*. İstanbul: Güzem Can Yayınları.

SHGM. (2011). http://web.Shgm.Gov.Tr/Kurumsal.Php?Page=Tarihce (24.10.2011).

Sözer, B. (1977). Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları. *Batıder.* 11(2): 369-403.

Sözer, B. (2011). *Deniz Ticaret Hukuku.* İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Stock, J.R. ve Lambert, D.M. (2001). *Strategic Logistics Management.* Boston: Mcgraw-Hill Irwin.

Sturley, M. F. (1993). Changing Liability Rules and Marine Insurance: Conflicting Empirical Arguments About Lahey, Visby, and Hamburg in a Vacuum of Empirical Evidence. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 24(1): 119-151.

Sturley, M. F. (2003). The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law Project: An Interim View of A Work in Progress. *Texas International Law Journal.* (39): 65-109.

Sturley, M. F. (2009a). Maritime Cases About Train Wrecks: Applying Maritime Law to the Inland Damage of Ocean Cargo. *Journal of Maritime Law and Commerce.* 40(1): 1-41.

Sturley, M. F. (2009b). Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States. *Texas International Law Journal.* (44): 427-455.

Sturley, M.(2011). General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea, An Apprasial of the Rotterdam Rules*. (ss. 63-86). Londra: Springer.

Şakar, G. D. (2010). *Transport Mode Choice Decisions and Multimodal Transport: A Tringulated Approach.* İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

Şamlı, Y. K. (2008). *Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*. İstanbul: Oniki Levha Yayıncılık.

Şanlı, C. ve Ekşi, N. (2005). Uluslararası Ticaret Hukuku. İstanbul: Arıkan Yayınları.

Şenocak, K. (2000). *Meslekî Sorumluluk Sigortası.* Ankara: Turhan Kitapevi.

Tangün. A.K. (2006). Gemi İşletmeyen Taşıyan. Doktora Tezi. Galatasaray Üniversitesi: Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı.

Taylor, J. (1993). Remove Barriers to Intermodal. *Transportation and Distribution*. 34(4): 34-36.

TCBDTA. (2010). Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu. http://www.invest.gov.tr/tr-TR/infocenter/publications/Documents/LOJISTIK.SEKTORU.PDF (11.10.2011)

TCDD. (2011). http://www.Tcdd.Gov.Tr/Home/Detail/?İd=270 (24.10.2011).

Tekil, F. (1971). *Deniz Sigortaları.* İstanbul: Bozak Matbaası

Tekinay, S., Akman, S., Burcuoğlu, H. ve Altop, A. (1993). *Borçlar Hukuku Genel Hükümleri*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Tetley, W. (1988). *Marine Cargo Claims, Third Edition.* London: International Shipping Publications.

Tetley, W. (2003). Reform of Carriage of Goods, The UNCITRAL Draft and Senate COGSA 99. *Tulane Maritime Law Journal*. 28(1): 1-44.

Topuz, H. (2010). *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı Ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923-1980.* İstanbul: Beta Yayınevi.

TT Kulübü. (2009). *The TT Club and Its Cover Specialist Insurance Products and Services For The International Transport And Logistics Industry.* http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications___Resources/TT_Talk/Corporate%20Brochure.pdf (01.11.2011).

TT Kulübü. (2010a). *Financial Highlights* http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications___Resources/Annual_Reports/Financial%20Highlights%202010.pdf. (01.11.2011).

TT Kulübü. (2010b). *Case 3 Cargo Liability*. http://www.ttclub.com/insurance-solutions/transport-logistics-operators-cover/case-study/case-3-cargo-liability-warehouse-1884/ (22.04.2011)

TT Kulübü. (2010c). *Annual Report and Financial Statements.* http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications___Resources/Financial%20Accounts%202010.pdf (09.10.2011)

TT Kulübü (2011). *A Service Commitment to Members and Their Brokers 2011.* http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/publications___resources/tt_talk/service%20commitment%20v0.2%202011.pdf (11.11.2011).

TT Kulübü. (2012). *House to House 2012*. http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/publications___resources/tt_talk/h2h_jan12_rgb.pdf (01.03.2012).

TTK Tasarısı Gerekçesi. (2005). http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf (10.10.2010).

TUIK. (2011). *Ulaştırma Özet Tabloları*. http://tuikapp.tuik.gov.tr/ulastirmadagitimapp/ulastirma.zul (29.10.2011).

TUIK. (2012). *Türkiye İzmir Motorlu Kara Taşıtları ve Trafik Kaza İstatistikleri*, www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=72 (01.03.2012).

Tuna, O. (1994). Türkiye'de İhracatın Arttırılmasında Lojistik Bir Destek Kurumu Olarak Nakliye Müteahhitliğinin Rolü. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

Tysers. (2012). *P&I Report 2011/12*. http://www.tysers.com/pdf/pi%20report%202011.pdf (04.03.2012).

UDHB. (2012). http://www.ulastirma.gov.tr/ (21.02.2012).

Ulaş, I. (1998). *Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları, Genişletilmiş 2. Bası.* Ankara: Turhan Kitabevi.

Ulfbeck, V. (2009). Multimodal Transports in the United States and Europe – Global or Regional Rules?. *Tulane Maritime Law Journal.* (34): 37-90.

Ulusoy, A.E. (2008). Türk Deniz Sigortacılık Sektörü ve Avrupa Mevzuatına Uyumu. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

UNCITRAL. (1996). *Case Law on Uncitral Texts*. http://www.uncitral.org/pdf/english/clout/08-51939_Ebook.pdf (02.12.2011).

UNCTAD. (1991). *The Economic and Commercial Implications of The Entry Into Force of The Hamburg Rules and The Multimodal Convention*. TD/B/C.4/315/Rev.1. http://unctad.org/en/Docs/tdbc4315rev1_en.pdf (09.12.2010).

UNCTAD. (2001). *Implemention Of Multimodal Transport Rules*. UNCTAD/SDTE/TLB/2. http://unctad.org/en/docs/posdtetlbd2.en.pdf (09.12.2010).

UNCTAD. (2002). *Draft Instrument of Transport Law*. UNCTAD/SDTE/TLB/4. unctad.org/en/docs/posdtetlbd4.en.pdf - (09.12.2010).

UNCTAD. (2003a). *Report of The Expert Meeting on The Development of Multimodal Transport And Logistics Services*. TD/B/COM.3/EM.20/3. http://unctad.org/en/docs/c3em20d2_en.pdf (09.12.2010).

UNCTAD. (2003b). *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument.* UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1. http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf (09.12.2010).

UNCTAD. (2004a). *Assessment of a Seaport Land Interface: an Analytical Framework*. UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2004/3. http://unctad.org/en/docs/sdtetlbmisc20043_en.pdf (09.12.2010).

UNCTAD. (2004b). *Carrier Liability and Freedom of Contract Under the Uncitral Draft Instrument on the Carriage of Goods (Wholly or Partly by Sea*). UNCTAD/SDTE/TLB/2004/2. http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20042_en.pdf (09.12.2010).

UNCTAD. (2006). *Carriage of Goods By Air, A Guide to The International Legal Framework*. UNCTAD/SDTE/TLB/2006/1. http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/rep-doc/Air%20Law%20Report.UNCTAD.SDTE.TLB.2006.1.FINAL.pdf (09.12.2010).

UNCTAD. (2009). *Review of Maritime Transport*. http://unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf (09.12.2010).

UNCTAD. (2011). *Review of Maritime Transport*. unctad.org/en/docs/rmt2011_en.pdf (22.01.2012).

UNECE. (1981). *Recommendation No. 19: Code for Modes of Transport*. ECE/TRADE/138. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec19/rec19_ecetrd138.pdf (09.12.2010).

UNECE. (2000). *Possibilities For Reconciliation and Harmonization of Civil Liability Regimes Governing Combined Transport*. TRANS/WP.24/2000/3. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-0205e.pdf (09.12.2010).

UNECE. (2001). *Terminology On Combined Transport*. http://www.oecd.org/dataoecd/42/32/1941816.pdf (09.12.2010).

UNECE. (2002). *Possibilities for Harmonization of Civil Liability Regimes Governing Multimodal Transport*. TRANS/WP.24/2002/6. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-0206e.pdf (11.12.2010).

UNECE. (2007). *Inland Transport Committee Working Party On Rail Transport, Recommendations: Organizing Demonstration Runs Of Container Block Trains On Euro-Asian Transport Links*. ECE/TRANS/SC.2/2006/3. www.unece.org/.../ECE-TRANS-SC2-2006. (11.12.2010).

UNECE. (2009). *Transport Review*. http://www.unece.org/trans/transportreview.html. (03.03.2011).

UNECE. (2010). *European Agreement on Important International Combined Transport Lines And Related Installations (AGTC).* ECE/TRANS/88/Rev.6. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agtce.pdf (03.03.2011).

UNECE. (2011a). *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America*. http://www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stat_accidents2011.html (11.02.2012).

UNECE. (2011b). *Transport for Sustainable Development in the ECE Region*. http://www.unece.org/index.php?id=21597 (11.02.2012).

UNECE. (2011c). *White Paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport* in Europe. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/3. http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2011.html (11.02.2012).

UNECE. (2011d). *The Rotterdam Rules in Relation to Current Law on Multimodal Transport Contracts*. ECE/TRANS/WP. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/wp24/ECE-TRANS-WP24-54-inf02e.pdf (11.02.2012).

UNECE. (2012). http://www.unece.org/about-unece.html (08.04.2012).

UNESCAP. (2006a). *Multimodal Transport Operations*. http://www.unescap.org/ttdw/CapBuild/Module%20-Multimodal%20Transport%20Operations.pdf (10.12.2011).

UNESCAP. (2006b). *Training Manual on Commercial and Legal Aspects of Multimodal Transport.* http://www.unescap.org/ttdw/CapBuild/Module%20%20The%20Evolving%20Role%20of%20the%20Freight%20Forwarder.pdf (04.09.2011)

UNESCAP. (2011). *Guidelines For Minimum Standarts and Codes of Professional Conduct For Freight Forwarders, Non-Vessel Operating Common Carriers and Multimodal Transport Operators*. http://www.nsbs.bg/e107_files/Info%20Bulletin/FF_Standard_UNESCAP_2011.pdf (10.03.2012).

UNESCAP. (2012). *Economic and Social Council: Report of the Ministerial Conference on Transport on its Second Session*, E/ESCAP/MCT.2/14. http://www.unescap.org/ttdw/CapBuild/Module%20%20The%20Evolving%20Role%20of%20the%20Freight%20Forwarder.pdf (03.01.2012).

UTIKAD. (2007). *Türkiye Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu*. http://www.utikad.org.tr/haberler/2007sektorraporu.pdf (10.03.2011).

UTIKAD. (2008). *Turkey Country Presentation – Logistics.* http://www.utikad.org.tr/db/files/Turkey%20Presentation%202008.pdf (10.03.2011).

UTIKAD. (2012). http://www.utikad.org.tr/db/files/izmirgrassavoyesunum.pdf (12.03.2012).

Ülgen, S. (2007). Altyapı Sektörlerinde Rekabet ve Deregülasyon. *Altyapı Sektörlerinde, AB Uyum Sürecinde Deregülasyon ve Rekabet Konferansı.* Düzenleyen Avrupa Bilgi Köprüleri Programı. İstanbul. 21 Kasım 2007. http://www.edam.org.tr/eng/document/edam_ulgen_altyapi%20reformlar%20sunum.pdf

Ülgener, F. (1991). *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri.* İstanbul: Der Yayınları.

Ülgener, F. (2000). *Çarter Sözleşmeleri.* İstanbul: Der Yayınları.

Ülgener, F. (2011). Obligations and Liabilities of the Carrier. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea, An Apprasial of the Rotterdam Rules.* (ss. 139-154). Londra: Springer.

Ünan, S. (1988). *İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko*. İstanbul: Beta Yayınevi

Ünan, S. (2006). Türk Sigorta Hukuku Bakımından Sorumluluk Sigortalarının Değerlendirilmesi. *Sorumluluk Sigortaları Semineri.* (ss. 29-51). Düzenleyen İktisadi Araştırmalar Vakfı. İstanbul. 7 Nisan 2006.

Ünan, S. (2011). The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea, An Apprasial of the Rotterdam Rules.* (ss. 87-106). Londra: Springer.

Ünan, S. (2012). Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Sigortalıya Yöneltilen Tazminat Talebine İlişkin Yükümlülük Hak ve Yetkileri. *Yeni Türk Ticaret Kanununda Sorumluluk Sigortaları Sempozyumu*. Düzenleyen Yaşar Üniversitesi, AIDA ve Sigorta Hukuku Türk Derneği. İzmir. 07 Haziran 2012.

Van Nes, R. (2002). *Design of Multimodal Transport Networks a Hierarchical Approach*. Amsterdam :IOS Press.

Wei, C.L. (1999). Changes in the Sea Carrier's Liability for Cargo as a Result of Multimodalism (US and Taiwanese Law). Yüksek Lisans Tezi. Montreal Quebec: McGill Üniversitesi.

Williams, B. K. (1978). The Consequences of the Hamburg Rules or Insurance. *The Hamburg Rules on The Carriage of Goods by Sea.* (ss.251-260). Londra: The Chamelon Pres Limited.

Wit, R.D. (1995). *Multimodal Transport.* London: Informa Professional.

Wood, D. F.; Barone, A. ve Murphy, P. (2002). *International Logistics, Second Edition.* New York: Saranac Lake.

Wood, D. F. ve Murphy, P. (2004). *Contemporary Logistics.* Londra: Pearson Education International.

Woxenius, J. (1998). Development of Smale-Scale Intermodal Freight Transportation in a Systems Context. *Report 34.* İsviçre: Department of Transportation and Logistics Chalmers University of Technology.

Xerri, A. (1980). Combined Transport: A New Attempt at Unification. *Uniform Law Review.* 16(4): 138-153.

Yakıtal, E. (1983). *Deniz Harp Tarihi Ders Notları.* İstanbul: Harp Akademileri Basımevi.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 09.04.1981. 1981/1024 Esas ve 1981/1619 Karar. www.hukukturk.com (12.03.2012).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 15.12.1983. 1983/5111 Esas ve 1983/5709 Karar. www.hukukturk.com (14.05.2011).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 08.11.1985. 1985/5642 Esas ve 1985/5961 Karar. www.hukukturk.com (11.03.2011).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 08.11.1993. 1993/754 Esas ve 1993/7231 Karar. www.hukukturk.com (09.09.2011).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 08.11.1993. 1993/4310 Esas ve 1993/7258 Karar. www.hukukturk.com (02.03.2012).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 04.03.1996. 1996/414 Esas ve 1996/1325 Karar. www.hukukturk.com (09.03.2012).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 21.10.2002. 2002/4923 Esas ve 2002/9359 Karar. www.hukukturk.com (20.034.2012).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 15.05.2003. 2002/12522 Esas ve 2003/5035 Karar. www.hukukturk.com (09.03.2012).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 10.06.2003. 2003/478 Esas ve 2003/6204 Karar. www.hukukturk.com (10.09.2011).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi. 20.10.2003. 2003/6234 Esas ve 2003/9575 Karar. www.hukukturk.com (23.04.2012).

Yay, T., Gülsün G. ve Ensar Y. (2001), Küreselleşme Sürecinde Finansal Krizler ve Finansal Düzenlemeler. *İstanbul Ticaret Odası Yayınları*. 47: 60-71.

Yazıcıoğlu, E. (2000a). *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey / Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak.* İstanbul: Beta Yayınevi.

Yazıcıoğlu, E. (2000b). Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu. *Deniz Hukuku Dergisi, Gündüz Aybay'ın Anısına.* 5(1-4): 50-71.

Yazıcıoğlu, E. (2003). *Tekne Sigortası Sözleşmesi.* İstanbul: Beta Yayınevi.

Yazıcıoğlu, E. (2012). Zorunlu Sorumluluk Sigortaları. *Yeni Türk Ticaret Kanununda Sorumluluk Sigortaları Sempozyumu*. Düzenleyen Yaşar Üniversitesi. Düzenleyen Yaşar Üniversitesi, AIDA ve Sigorta Hukuku Türk Derneği. İzmir. 07 Haziran 2012.

Yeşilova, E. (2004). *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının Ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu.* Ankara: Yetkin Yayınları.

Yeşilova, E. (2005). Konşimentonun İspat Kuvveti ve Özellikle Taşıyanın Yazılı Beyan Sorumluluğu. Doktora Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

Zağra, C. (1977) Çevre Kirliliği ve Sigorta. *III. Mesuliyet Sigortaları Semineri* (ss. 179-190). Düzenleyen Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi. Ankara. 4 Nisan 1977.

Zamora, S. (1975). Carrier Liability For Damage or Loss to Cargo in International Transport. *The American Journal of Comparative Law*. 23(3): 391-450.

Zanardi, M. (1999). Multimodal Transport of Goods, Some Examples to Enlighten the Differences Between the Applicable Liability Regimes. *Presentation Liability Committee Conference*. Düzenleyen IUMI. Berlin. 13 Eylül 1999.

Ziegler, A. (2009). The Liability of the Contracting Carrier. *Texas International Law Journal.* 44(3): 329-348