

T.C.
KOÇ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK DOKTORA PROGRAMI

KARAYOLU VE DENİZ YOLUNDAN OLUŞAN MİLLETLERARASI
MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANACAK
HUKUK

Doktora Tezi
Esra ÖĞÜNÇ

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Zeynep Derya TARMAN



KOÇ ÜNİVERSİTESİ

İstanbul, 2024

ÖZET

Bu çalışma Türk mahkemelerinin karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku tespit etmeyi amaçlamaktadır. Milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen yürürlükte olan bir milletlerarası konvansiyon bulunmamaktadır. Bu nedenle uygulanacak hukuka ilişkin öngörülemezlik söz konusudur. Dolayısıyla, ilk olarak, bu çalışmada multimodal eşya taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmaktadır. Bu tanımı yapabilmek için geçmişte bu konuyu düzenleyen bir konvansiyon oluşturmak adına yapılan çalışmalar ve bu çalışmalarda yer alan multimodal eşya taşıma sözleşmesi tanımlarına değinilmektedir. Ayrıca emredici nitelikte olmayan çeşitli kurallarda yer alan tanımlara değinilmektedir. Bunun yanı sıra konteyner taşımacılığının multimodal taşımanın ortaya çıkışını nasıl kolaylaştırdığı incelenmektedir. Ayrıca doktrinde neden yürürlükte olan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen bir milletlerarası konvansiyonun bulunmadığı konusundaki tartışmalara yer verilmektedir. Türk hukukunda eşya taşıma sözleşmesi ve multimodal eşya taşıma sözleşmesinin nasıl düzenlendiğinin tespit edilmesi için 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili hükümleri incelenmektedir. İkinci olarak, Türkiye taraf olduğu için 25 Ağustos 1924 tarihli Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Konvansiyon (Lahey Kuralları) ve 1956 tarihli Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi'nin (CMR) uygulama alanları incelenmektedir. Ayrıca çeşitli kararlar ve farklı hukuk sistemleri kapsamında doktrinde yer alan farklı görüşlere yer verilerek Lahey Kuralları'nın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına ve CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanıp uygulanamayacağı tartışılmaktadır. Üçüncü olarak, 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) m.29 hükmü, bu hüküm eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenlediği için incelenmektedir. MÖHUK m.29 doktrinde çeşitli tartışmalara neden olduğu için bu sorunları ortadan kaldırmak amacıyla yeni bir hüküm önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmeleri, uygulanacak hukuk, konteyner, Lahey Kuralları, CMR, MÖHUK m.29.

ABSTRACT

This research aims to determine which law should be applied by Turkish courts to the international multimodal contracts of carriage of goods which are formed by road and sea. There is no international convention in force which regulates international multimodal contracts of carriage of goods. For this reason, there is an uncertainty regarding the applicable law. Therefore, firstly, this research determines the definition of the multimodal contract of carriage. In order to provide this definition, various past attempts to establish a convention regarding this matter and definition of the multimodal contract of carriage provided in them are referred. In addition, there are references to definitions provided in various rules which do not have the force of law. There is also an examination on how container transport facilitated the emergence of the multimodal transport. Furthermore, discussions in the doctrine on why there is no international convention in force which regulates international multimodal contracts of carriage of goods are provided. In order to determine how Turkish law regulates contracts of carriage of goods and multimodal contracts of carriage of goods, relevant articles of Turkish Commercial Code (No.6102) are examined. Secondly, the scope of application of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature (1924) (Hague Rules) and the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (1956) (CMR Convention) are provided as Türkiye is party to these conventions. In addition, whether the Hague Rules are applicable to the sea leg of the multimodal transport and whether the CMR Convention is applicable to the road leg of the multimodal transport are discussed by providing various cases and different views in the doctrine considering different jurisdictions. Thirdly, Article 29 of Turkish Private International Law and Procedural Law Code (No. 5718) is examined as this article regulates the applicable law to the contracts of carriage of goods. As Article 29 of Turkish Private International Law and Procedural Law Code causes various controversies in the doctrine, a new article is recommended in order to eliminate issues which are caused by this article.

Keywords: International multimodal contracts of carriage of goods which are formed by road and sea, applicable law, container, Hague Rules, CMR, Article 29 of Turkish Private International Law and Procedural Law Code.

ÖNSÖZ

Koç Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Programı kapsamında hazırlanmış olan bu çalışmanın konusunu karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk oluşturmaktadır. Milletlerarası multimodal eşya taşımalarını düzenleyen, yürürlükte olan ve Türkiye'nin taraf olduğu bir milletlerarası konvansiyon bulunmadığı için hukuki öngörülemezlik söz konusu olup, bu durum farklı uygulamalara neden olmuştur. Günümüzde karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşımalara sıklıkla rastlanılmaktadır. Dolayısıyla, Türk mahkemelerinin, karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine hangi hukuku uygulayacakları önem arz etmekte olup, bu çalışmada bu durumda uygulanacak hukuk tespit edilmektedir.

Üzerimde çok büyük emeği olan, değerli yorumlarıyla tezimi geliştirmemi sağlayan, en zor zamanlarda desteğini her zaman hissettiren, kendisinden çok şey öğrendiğim tez danışmanım kıymetli hocam Prof. Dr. Zeynep Derya Tarman'a çok büyük bir teşekkürü borç bilirim. Tez izleme komitesinde ve tez savunma jürisinde yer alarak beni onurlandıran kıymetli hocalarım Prof. Dr. Hatice Selin Pürselim Arning'e ve Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Polat Kalafatoğlu'na tezime dair paylaştıkları değerli yorumlarıyla bana farklı bakış açıları kazandırdıkları için çok teşekkür ederim. Tez savunma jürisinde yer alarak beni onurlandıran kıymetli hocalarım Prof. Dr. Bahar Ceyda Süral Efeçinar ve Dr. Öğr. Üyesi Ayşegül Buğra Şar'a tezimi büyük bir titizlikle inceleyerek tez savunmamda paylaştıkları değerli yorumları için çok teşekkür ederim.

Hayattaki en büyük destekçilerim canım annem İnci Ögünç'e, canım babam Hasan Yılmaz Ögünç'e, canım kardeşim Tuba Ögünç Bergen'e ve her anıma mutluluk katan canım Pati'me ne kadar teşekkür etsem azdır.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
ÖNSÖZ	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR	xi
GİRİŞ	1
I. KONUNUN ÖNEMİ	1
II. KONUNUN SINIRLANDIRILMASI	1
III. PLAN	4

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

I. MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİN TANIMI	10
A. ÇEŞİTLİ DÜZENLEMELERDE YER ALAN TANIMLAR	10
B. DOKTRİNDE VE ÇEŞİTLİ KARARLARDA YER ALAN TANIMLAR	12
II. MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMASININ GELİŞİMİ	21
A. KONTEYNERİN TANIMI	21
B. KONTEYNERLERLE TAŞIMANIN BAŞLANGICI, AVANTAJLARI VE MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMASININ GELİŞİMİ ...	22
C. MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANACAK HUKUK KONUSUNDA ÖNGÖRÜLEMEZLİK	26
III. MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN DÜZENLEMELER	28
A. UNIDROIT, CMI VE ICC TARAFINDAN HAZIRLANAN KURALLAR ...	28
B. 1980 TARİHLİ MİLLETLERARASI MULTİMODAL TAŞIMALARA İLİŞKİN BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KONVANSİYONU	30
1. 1980 Tarihli Milletlerarası Multimodal Taşımalara İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgi	30
2. 1980 Tarihli Milletlerarası Multimodal Taşımalara İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun Başarısızlık Nedenleri	35

C. 1992 TARİHLİ UNCTAD/ICC KURALLARI	38
IV. KISMEN VEYA TAMAMEN DENİZ YOLUYLA EŞYANIN MİLLETLERARASI TAŞINMASINA İLİŞKİN DÜZENLEME: ROTTERDAM KURALLARI	41
1. Rotterdam Kuralları Öncesi	41
2. Rotterdam Kuralları'nın Amacı	45
3. Rotterdam Kuralları'nın Uygulama Alanı.....	48
4. Hazırlık Çalışmalarında Rotterdam Kuralları'nın Uygulama Alanına İlişkin Tartışmalar	51
5. Rotterdam Kuralları'nın Başarısızlık Nedenleri	65
6. Rotterdam Kuralları'na Yönelik Doktrindeki Olumlu Görüşler	69
7. Rotterdam Kuralları'nın Türkiye Açısından Doktrinde Değerlendirilmesi 70	
V. TÜRK HUKUKUNDA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ VE MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	71
A. EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	71
B. MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	75
VI. YABANCILIK UNSURU VE MİLLETLERARASI EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ	81

İKİNCİ BÖLÜM

LAHEY KURALLARI VE CMR KAPSAMINDA İNCELEME

I. LAHEY KURALLARI KAPSAMINDA İNCELEME	84
A. LAHEY KURALLARI ÖNCESİ.....	85
B. LAHEY KURALLARI'NA TARAF OLMA USULÜ.....	87
1. Lahey Kuralları'nın İmza Protokolü	87
2. Türkiye'nin Durumu	88
C. LAHEY KURALLARI'NIN UYGULAMA ALANI.....	96
1. Lahey Kuralları'nın Uygulanma Şartlarına İlişkin Düzenlemeler ve Doktrindeki Tartışmalar.....	96
a. Konişmento	100
b. Denizde Taşıma Senetleri	103
c. Lahey Kuralları Kapsamında Konişmento ve Benzeri Nitelikte Emtia Senedi.....	106

2. Taşımanın İki Farklı Devlet Arasında Yapılmasının Aranıp Aranmadığına İlişkin Tartışma	110
3. Lahey Kuralları Kapsamında Eşya	112
4. Lahey Kuralları Kapsamında Gemi ve Bedel Unsuru	114
5. Lahey Kuralları'nın Uygulanacağı Zaman Dilimi	115
D. TÜRK MAHKEMELERİNİN KARARLARININ İNCELENMESİ	116
E. LAHEY KURALLARI'NIN MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANMASI	122
1. Doktrindeki Tartışmalar	122
2. Değerlendirme	127
F. HAMBURG KURALLARI ÖRNEĞİ	128
II. CMR KAPSAMINDA İNCELEME	134
A. CMR RESMİ TÜRKÇE ÇEVİRİ METNİNE YÖNELİK ELEŞTİRİLER ...	135
B. CMR'NİN UYGULAMA ALANI	137
1. CMR m.1 Kapsamında Karayoluyla Milletlerarası Eşya Taşıma Sözleşmesi	137
a. Eşya Taşıma Sözleşmesi ve Hukuki Niteliği	137
b. CMR m.1/1 Hükmü İncelemesi	140
aa. Taşımanın Milletlerarası Niteliği	140
bb. Karayolu Kavramı	144
cc. Ücret Kavramı	145
dd. Taşıt Kavramı	146
ee. Eşya Kavramı	147
c. CMR'nin Emredici Niteliği	151
d. Taşıma Senedi	152
2. CMR m.2 Kapsamında Milletlerarası Multimodal Eşya Taşıma	154
a. Ro-Ro Taşıma	154
b. Taşıma Engelinin Ortaya Çıkması Nedeniyle Eşyanın Boşaltılması	157
c. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hangi Hükümlere Göre Belirleneceğine Dair İnceleme	161
aa. Kayıp, Hasar veya Gecikmenin Taşıyıcının Davranışından Kaynaklanmaması	162

bb. Kayıp, Hasar veya Gecikmenin Diğer Taşıma Araçlarıyla Taşıma Aşamasında Meydana Gelmesi	165
cc. Kayıp, Hasar veya Gecikmenin Diğer Taşıma Araçlarıyla Taşıma Nedeniyle Meydana Gelmesi	167
dd. Sözleşmenin “ <i>Gelenekleşmiş Hükümlere Göre</i> ” Belirlenmesi ve Tartışmalar	170
ee. Teslimde Gecikme.....	176
d. Türk Mahkemeleri Kararları	177
3. CMR’nin m.2 Kapsamı Dışındaki Taşımalar Bakımından Milletlerarası Multimodal Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanabilirliğine İlişkin Tartışma.....	181
aa. CMR’nin Multimodal Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Karayoluyla Eşya Taşıma Aşamasına Uygulanabileceğini Savunan Görüş	182
bb. CMR’nin Multimodal Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Karayoluyla Eşya Taşıma Aşamasına Uygulanamayacağını Savunan Görüş	187
4. Türk Doktrininin ve Türk Mahkemelerinin Çeşitli Kararlarının İncelenmesi	189
5. CMR m.2 Kapsamı Dışında Kalan Taşımalarda Uyuşmazlık Nedeninin Taşımanın Hangi Aşamasından Kaynaklandığının Belli Olmadığı Durumlar Bakımından Türk Mahkemelerinin Kararlarının İncelenmesi	197
6. Değerlendirme	201

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MÖHUK m.29 HÜKMÜ KAPSAMINDA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANACAK HUKUKUN TESPİT EDİLMESİ

I. MÖHUK m.29 HÜKMÜNÜN KAPSAMININ İNCELENMESİ	204
A. MÜLGA 2675 SAYILI MÖHUK KAPSAMINDA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANACAK HUKUKU DÜZENLEYEN KANUNLAR İHTİLAFI KURALI VE 5718 SAYILI MÖHUK HÜKÜMLERİNDE MÖHUK m.29 HÜKMÜNÜN ORTAYA ÇIKIŞI.....	204
B. SÖZLEŞME TARAFLARININ HUKUK SEÇİMİNDE BULUNMASI.....	207
1. MÖHUK m.29/1 Hükümü Uyarınca Hukuk Seçimi	207

2. Hukuk Seçimi Teşkil Etmeyen Durumlar	216
a. <i>Incorporation</i>	216
b. Öncelik Kaydı (<i>Paramount</i> klotz).....	219
C. SÖZLEŞME TARAFLARININ HUKUK SEÇİMİNDE BULUNMAMASI	223
1. MÖHUK m.29/2 Hükmünde Yer Alan Kavramlar ve Bu Hükmündeki Bağlama Noktalarının Vasıflandırılması	223
2. Taraflarca Hukuk Seçimi Yapılmamış Olması Halinde Uygulanacak Hukuk	227
a. Doktrindeki Tartışma.....	228
b. Tartışmanın Çözümüne İlişkin Roma Konvansiyonu m.4 ve Roma I Tüzüğü m.5 İncelemesi	230
3. MÖHUK m.29/2 Hükmünde Yer Alan “ <i>Tek Seferlik Çarter Sözleşmeleri ve Esas Konusu Eşya Taşıma Olan Diğer Sözleşmeler</i> ” Kavramı	234
a. MÖHUK m.29 Kapsamındaki Çarter Sözleşmelerinin Tespiti ..	234
aa. Navlun Sözleşmeleri.....	235
aaa. Yolculuk Çarteri Sözleşmeleri	236
bbb. Kırkambar Sözleşmeleri	238
bb. Zaman Çarteri Sözleşmeleri	239
aaa. Navlun Sözleşmesi Olmadığı Görüşü	241
bbb. Navlun Sözleşmesi Olduğu Görüşü.....	243
ccc. Geminin Kullanım Amacına Göre Yorum	245
cc. Gemi Kira Sözleşmeleri	246
b. MÖHUK m.29 Kapsamında Değerlendirme	247
D. EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİYLE DAHA SIKI İLİŞKİLİ HUKUKUN TESPİT EDİLMESİ.....	251
E. MÖHUK m.29 HÜKMÜNÜN UYGULAMA ALANI DIŞINDA KALAN KONULAR.....	252
F. MÖHUK m.29 HÜKMÜNÜN GÖSTERDİĞİ HUKUKUN UYGULANMASINI ENGELLEYEN DURUMLAR	253
1. Kamu Düzeni	253
2. Doğrudan Uygulanan Kurallar.....	255

II.	TÜRK MAHKEMELERİNİN KARAYOLU VE DENİZ YOLUNDAN OLUŞAN MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULAYACAKLARI HUKUK.....	261
A.	MÖHUK m.29 HÜKMÜ UYARINCA UYGULANACAK HUKUK.....	261
B.	1980 TARİHLİ MİLLETLERARASI MULTİMODAL TAŞIMALARA İLİŞKİN BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KONVANSİYONU VEYA ROTTERDAM KURALLARI’NIN YÜRÜRLÜĞE GİRMESİ VE TÜRKİYE’NİN TARAF OLMASI HALİNDE UYGULANACAK HUKUK	266
1.	1980 Tarihli Milletlerarası Multimodal Taşımalara İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu	266
2.	Rotterdam Kuralları	267
a.	Rotterdam Kuralları m.26 Hükmü İncelemesi	268
aa.	Hazırlık Çalışmaları	268
bb.	Rotterdam Kuralları m.26	278
b.	Rotterdam Kuralları m.82 Hükmü İncelemesi	283
c.	Rotterdam Kuralları’nın Yürürlüğe Girmesi ve Türkiye’nin Taraf Olması Durumunda Türk Mahkemelerinin Uygulayacakları Hukuk..	289
III.	MÖHUK m.29 HÜKMÜNE İLİŞKİN REVİZYON İHTİYACI	291
	SONUÇ.....	297
	KAYNAKÇA.....	306

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABAD	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
AC	: Appeal Cases
AIDIM	: Associazione Italiana di Diritto Marittimo
Alm. TK.	: Alman Ticaret Kanunu
Anayasa	: 2709 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası
A/S	: Aktieselskab
AT	: Avrupa Topluluğu
BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGH	: Bundesgerichtshof
BIMCO	: Baltic and International Maritime Council
Bkz./bkz.	: Bakınız
BV	: Besloten vennootschap
C.	: Cilt
CIF	: Cost, Insurance and Freight
CIM	: Concernant le Contract de Transport International Ferroviaire des Marchandises
CISG	: United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods
CLECAT	: European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services
CMI	: Comité Maritime International
CMNI	: Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway
CMR	: Convention relative au contrat de transport international de Marchandises Par Route

Co	: Company
COGSA UK	: The Carriage of Goods by Sea Act 1992
COGSA US	: The Carriage of Goods by Sea Act
COTIF	: Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires
dn.	: Dipnot
E.	: Esas
ECR	: European Court Reports
ed.	: Editör
eds.	: Editörler
FIATA	: The International Federation of Freight Forwarders' Associations
FIATA Kuralları	: FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services
FOB	: Freight on Board
Hamburg Kuralları	: United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea
HD.	: Hukuk Dairesi
HR	: Hoge Raad
İBBGK	: İctihadı Birleştirme Büyük Genel Kurulu
ICC	: International Chamber of Commerce
ICS	: The International Chamber of Shipping
IMCO	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
İMEAK Deniz Ticaret Odası	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
Inc	: Incorporated
INCOTERMS	: International Commercial Terms
ISM Code	: International Safety Management Code

İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
Lahey Kuralları	: International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading
Lahey-Visby Kuralları	: Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading
liq.	: Liquidation
Lloyd's Rep.	: Lloyd's Law Reports
Lo-Lo	: Lift-On/Lift-Off
Ltd	: Limited
m.	: Madde
Montreal Konvansiyonu	: The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999
MÖHUK	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MTO	: Multimodal Transport Operator
Multimodal Taşıma Konvansiyonu	: United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods
MÜHF-HAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
Mülga MÖHUK	: 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
Mülga TTK	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
NYPE	: New York Produce Exchange
OCTI	: Central Office for International Railway Transport Berne
OJ	: Official Journal of the European Union
OLG	: Oberlandesgericht
para.	: Paragraf
paras.	: Paragraflar

PECL	: Principles of European Contract Law
Pvt Ltd	: Private Limited
QB	: Queen's Bench
Rb.	: Rechtbank
RG.	: Resmi Gazete
Roma I Tüzüğü	: Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations
Roma Konvansiyonu	: Convention on the law applicable to contractual obligations
Ro-La	: Rollende Landstraße
Ro-Ro	: Roll-On/Roll-Off
Rotterdam Kuralları	: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
SA	: Société Anonyme
SDR	: Special Drawing Rights
SOLAS Convention	: International Convention for the Safety of Life at Sea
srl	: Società a responsabilità limitata
T.	: Tarih
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TCM	: Transport Combiné de Marchandises
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UKHL	: United Kingdom House of Lords
UN	: United Nations

UNCITRAL	: The United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	: The United Nations Conference on Trade and Development
UNCTAD/ICC Kuralları	: UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents
UNECE/ECE	: The United Nations Economic Commission for Europe
UNIDROIT	: Institut International pour L'unification du Droit Privé
v	: Versus
Varşova Konvansiyonu	: The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, done at Warsaw on 12 October 1929
VCLT	: Vienna Convention on the Law of Treaties
vb.	: Ve benzeri
vd.	: Ve devamı
WG	: Working Group
W.L.R.	: Weekly Law Reports
WP	: Working Paper
Yarg.	: Yargıtay

GİRİŞ

I. KONUNUN ÖNEMİ

Milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin çeşitli düzenlemeler yapılmıştır ancak milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen herhangi bir sözleşme yürürlükte değildir. Dolayısıyla milletlerarası multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk konusunda çeşitli tartışmalar söz konusudur. Milletlerarası taşımanın büyük bir oranı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir.¹ Deniz yolu, maliyet ve kapasite büyüklüğü gibi sebeplerle sıkça tercih edilmektedir.² Günümüzde geleneksel taşıma yöntemleri olan “limandan limana” (“port-to-port”) taşıma veya havaalanından havaalanına taşıma yöntemleri pek tercih edilmemektedir.³ Deniz yoluyla taşıma kendi kendine eşyaların “kapıdan kapıya” (“door-to-door”) taşınması için uygun olmamakta, bu nedenle eşyalar limana ulaştırıldığında taşımanın tamamlanması için başka bir araca aktarılmakta ve böylece deniz yoluyla taşımanın büyük bir kısmı multimodal taşımanın içinde gerçekleştirilmektedir.⁴ Bu nedenle uygulamada karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmelerine sıklıkla rastlanılmaktadır. Dolayısıyla pek çok tartışmanın söz konusu olduğu bu alanda bu tür sözleşmelere uygulanacak hukukun tespit edilmesi hukuki öngörülebilirliğin sağlanması açısından önemlidir.

II. KONUNUN SINIRLANDIRILMASI

Çalışmanın konusunu karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşımalarına uygulanacak hukuk oluşturduğu için her türlü milletlerarası multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk incelenmemektedir. Türkiye’nin taraf olduğu, karayoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen Eşyaların Karayolundan Uluslararası

¹ İMEAK Deniz Ticaret Odası Denizcilik Sektörü Raporu’nda 2022 yılında dünyada deniz yoluyla taşıma oranı %85 olarak belirtilmiş, Türkiye’nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %86,85’inin deniz yoluyla taşındığına yer verilmiştir. Bkz. s. 115

https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/DenizcilikSektor_Raporu%202022_21.08.2023_web.pdf Erişim Tarihi: 02.11.2023.

² Mesut AYGÜN, “Taşıma Sözleşmeleri” in *Yeni Lex Mercatoria ve Kaynakları*, Işıl ÖZKAN/Ceyda SÜRAL EFEÇİNAR/Bengül KAVLAK (eds.), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 161. Milletlerarası ticarete konu eşyaların %90’ının ekonomik olduğu gerekçesiyle deniz yoluyla taşındığına dair bkz. Hakan KARAN/ Özgenur KARA/İzel VARAN, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi*, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, s. 7.

³ Burak ADIGÜZEL, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, s. 21.

⁴ Marian HOEKS, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Aviation Law and Policy Series, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2010, s. 22.

Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi⁵ (1956) (CMR) m.2⁶ hükmü uyarınca bu hükmün şartlarına uygun karayolu ve deniz yolu, karayolu ve demiryolu veya karayolu ve hava yolundan oluşan multimodal taşımalara CMR uygulanacaktır.⁷ Dolayısıyla bu hüküm eşyanın boşaltılmadan taşındığı takdirde karayolu ve demiryolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmelerini ve karayolu ve hava yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmelerini de kapsamaktadır. Karayolu ve demiryolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespiti çalışmanın kapsamının dışındadır. Avusturya ve İsviçre arasındaki Alpleri geçen karayolunun kullanımı nedeniyle geliştirilmiş olan Ro-La⁸ taşıma türünde tır, kamyon gibi karayolu eşya taşıma araçlarının demiryolunda vagon üstünde taşınması söz konusudur.⁹ Bu taşıma türünde taşıma karayolu taşıması ile başlamakta, karayolu taşıma araçları vagonlara bindirilerek uzun mesafe demiryolu ile gerçekleştirilmekte ve daha sonra karayolu taşıması ile sona ermektedir.¹⁰ Ancak bu taşıma türü, Alpler veya Manş Tüneli dışında pek yaygın bir taşıma türü değildir ve bu nedenle bu taşımaya ilişkin çok uyumsuzluk bulunmamaktadır.¹¹ Belirtmek gerekir ki, Ro-La taşımada kayıp, hasar veya gecikmenin demiryoluyla taşınması sırasında ve nedeniyle gerçekleştiği tespit edilemiyorsa bu taşıma CMR hükümleri kapsamında olacaktır.¹² Yine karayolu ve hava yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespiti de çalışmanın kapsamının dışında kalmaktadır. Eşya boşaltılmadan karayolu taşıtının hava yolu taşıtına yüklenmesi halinde bu durumda da CMR m.2 kapsamında bir taşıma söz konusu

⁵ RG. 4.1.1995, S. 22161. Sözleşme'nin resmi İngilizce adı "*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*" ve resmi Fransızca adı "*Convention relative au contrat de transport international de Marchandises Par Route*" şeklindedir. 7.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanun ile CMR ile bu Sözleşme'ye ek 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol'e katılmanın uygun bulunması için bkz. RG. 14.12.1993, S. 21788.

⁶ CMR m.2/1 hükmü resmi Türkçe çevirisi: "*Mal yüklü taşıt, 14'ncü madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerinde de bu Sözleşme taşımanın tümü için uygulanır. Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşımacısının bir fiil veya ihmaliinden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, Karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre, eğer söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir. Ancak, konulmuş bu gibi koşulların bulunmaması hallerinde, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre tayin edilir.*"

⁷ Sinan MİSİLİ, "Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon (CMR) Uygulama Alanına İlişkin Şartlar ve CMR m.2 Uygulaması", *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 14, (2019), S. 151, s. 548.

⁸ "Ro-La" isminin Almanca "*Rollende Landstraße*" (yürüyen yol) kelimelerinden türetildiğine dair bkz. Sami AKSOY, "Ro-Ro Taşımalarının Hukuki Boyutu", *BATİDER*, C. XXXV, (2019), S.2, s. 172, dn. 1.

⁹ AKSOY, 2019, s. 172, dn. 1.

¹⁰ Nuray EKŞİ, *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999)*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 111.

¹¹ HOEKS, 2010, s. 100, dn. 326.

¹² Yargıtay'ın kararına konu olan bir somut olayda eşya taşıttan boşaltılmadan karayolu yanında demiryoluyla taşınması kararlaştırılmış ve hasarın hangi aşamada gerçekleştiği tespit edilememiştir. Bu nedenle Yargıtay, somut olaya CMR hükümlerinin uygulanmasına karar vermiştir. Bu karar için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2004/8606, K. 2005/5292, T. 18.5.2005 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 116-118; Engin ERDİL, *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi*, 3. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, s. 79-80).

olacaktır. Ancak hava yoluyla taşıma söz konusu olduğunda eşyalar hava yolu aracına yüklenmekte ve karayolu aracının da bu durumda taşımaya dahil edilmesi taşımayı daha maliyetli hale getirdiği için bu tür taşımaların daha az uyuşmazlığa neden olabileceği belirtilmiştir.¹³

Hava yoluyla milletlerarası eşya taşımalarını düzenleyen Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'ye¹⁴ (Montreal Konvansiyonu) Türkiye taraftır. Montreal Konvansiyonu m.38/1¹⁵ hükmü uyarınca multimodal taşımanın hava yoluyla taşıma aşamasına Montreal Konvansiyonu'nun uygulanacağı düzenlenmiştir. Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar ("*Concernant le Contract de Transport International Ferroviaire des Marchandises*") ("*CIM*"), Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme ("*Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires*") ("*COTIF*") çatısı altında toplanan antlaşmalardan olup, COTIF'in B ana ekidir ve Türkiye, Vilnius Protokolü ile değiştirilen COTIF 1999'a taraftır.¹⁶ CIM m.1/3¹⁷ ve m.1/4¹⁸ hükümlerinde multimodal taşımanın demiryoluyla taşıma aşamasına CIM hükümlerinin uygulanacağı açıkça düzenlenmiştir. CIM m.1/4 hükmü uyarınca taşıma sözleşmesinde demiryolu taşımasının yanında deniz yolu taşıması da söz konusu ise COTIF m.24 hükmü uyarınca deniz yolu hattı belirtilen listede bulunuyorsa bu durumda CIM, bu multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacaktır. Bu hükümlerde demiryolu taşımasına ek olarak karayolu taşıması veya deniz yolu taşıması yapılmış ise uygulanacağı öngörülmüş olup, demiryoluna ek olarak hava yolu taşıması yapılmış ise bu taşıma CIM hükümlerinin dışında kalmaktadır. Doktrinde bunun nedeni olarak ise demiryolu ve hava yolu taşımasının birlikte

¹³ HOEKS, 2010, s. 100, dn. 326. Karayolu taşıtının, üzerindeki eşya ile birlikte uçağa yüklenmesi CMR m.2 hükmü kapsamında bir taşıma olup, bu tür bir taşımanın pek yaygın olmadığına dair bkz. Özlem BURDURLU AHLAT, *Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2024, s. 169.

¹⁴ RG. 1.10.2010/27716. The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999. Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanı hakkında detaylı bilgi için bkz. İlyas GÖLCÜKLÜ, *Hava Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 15-38. Montreal Konvansiyonu'nun yapılması, çatısı ve özellikleri hakkında bilgi için bkz. Bülent SÖZER, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, 2. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009, s. 74-79.

¹⁵ Montreal Konvansiyonu m.38/1 hükmü resmi Türkçe çevirisi: "*Bir kısmı hava yoluyla bir kısmı da başka türlü bir taşıma biçimiyle gerçekleştirilen birleşik taşıma durumlarına, Madde 18'in 2. paragrafına tabi olarak bu Sözleşmenin koşulları, hava yoluyla taşıma Madde 1'in koşulları kapsamında kalmak kaydıyla, sadece hava yoluyla yapılan taşımalar için geçerli olacaktır.*"

¹⁶ RG. 24.12.2005/26033 (Mükerrer). CIM 1999 uygulama alanı hakkında bilgi için bkz. EKŞİ, *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma*, 2020, s. 103-111.

¹⁷ CIM m.1/3 hükmü resmi Türkçe çevirisi: "*Tek bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden uluslararası bir taşımanın, sınır ötesi demiryolu taşımasına ilave olarak, bir üye Devletin dahili trafiğinde denizcilik yolu veya karayolu ile taşımayı içermesi halinde, iş bu Tektip Kurallar uygulanır.*"

¹⁸ CIM m.1/4 hükmü resmi Türkçe çevirisi: "*Tek bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden uluslararası bir taşımanın, demiryolu taşımasına ilave olarak, denizyolu ile taşımayı veya dahili denizcilik yoluyla sınır ötesi taşımayı içermesi halinde, iş bu Tektip Kurallar, eğer denizyolu taşıması veya dahili denizcilik yoluyla taşıma, Sözleşmenin 24.madde § 1'de öngörülen hatlar listesine kaydedilmiş hatlarda gerçekleştiriliyorsa, geçerlidir.*"

gerçekleşmesi durumunda asıl taşımanın hava yoluyla yapılması ve demiryolu taşımasının tali nitelikte kalması şeklinde belirtilmiştir.¹⁹ Montreal Konvansiyonu'ndan önce yürürlüğe girmiş olan²⁰ Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme²¹ (Varşova Konvansiyonu) m.31/1²² hükmünde bu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir. Türkiye, 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi'ne²³ (Hamburg Kuralları) taraf değildir ancak Hamburg Kuralları m.1/6²⁴ hükmünde de multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına bu Kurallar'ın uygulanabileceği öngörülmüştür. Dolayısıyla unimodal taşımaları düzenleyen çeşitli konvansiyonlarda multimodal bir taşımanın söz konusu olması durumunda ilgili konvansiyonun düzenlediği unimodal taşıma aşamasına ilgili konvansiyonun uygulanacağı açıkça düzenlenmiştir. Bu nedenle bu konvansiyonlar çalışmanın kapsamının dışında olsa da konvansiyonların belirtilen bu hükümleri incelenmektedir.

III. PLAN

Çalışmanın birinci bölümünde konteynerlerle birlikte milletlerarası multimodal eşya taşımalarının gelişimi incelenmekte, milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin düzenlemelere ve bu düzenlemelerde yer alan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerinin tanımlarına yer verilmektedir. Bu düzenlemeler arasında anasyonel hukuk kurallarının yanı sıra bağlayıcı olması amacıyla hazırlanmış ancak yürürlüğe girememiş konvansiyonlar da bulunmaktadır. Buna göre milletlerarası multimodal eşya taşıma

¹⁹ EKŞİ, Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma, 2020, s. 111.

²⁰ Varşova Konvansiyonu'na taraf olan her devlet Montreal Konvansiyonu'na taraf değildir, dolayısıyla Türkiye gibi her iki konvansiyona taraf olan devletler arasında Montreal Konvansiyonu'nun, Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayıp, sadece Varşova Konvansiyonu'na taraf olanlar bakımından ise Varşova Konvansiyonu'nun uygulanacağına, bu nedenle Türkiye bakımından her iki konvansiyonun da uygulanma kabiliyetinin bulunduğu dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 184.

²¹ RG. 3.12.1977/16128. The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, done at Warsaw on 12 October 1929.

²² Varşova Konvansiyonu m.31/1 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Kısmen havayolu, kısmen başka herhangi bir yol ile yapılan birleşik taşıma halinde, bu Sözleşme hükümleri, taşımanın 1 inci madde çerçevesine girmesi şartıyla, sadece havayolu taşımalarına uygulanacaktır.”

²³ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978). Hamburg Kuralları'nın orijinal İngilizce metni için bkz. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978) https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf Erişim Tarihi: 16.01.2022. Hamburg Kuralları'nın Türkçe çevirisi için bkz. Tahir ÇAĞA, “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Andlaşması, 1978”, BATİDER, C. X, (1979), S. 2, s. 329-352. Hamburg Kuralları'nı imzalayan ve onaylayan ülkelerin listesi için bkz. Status: United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the “Hamburg Rules”) https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status Erişim Tarihi: 20.09.2022.

²⁴ Hamburg Kuralları m. 1/6: “Contract of carriage by sea” means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.”

sözleşmelerini düzenleyen 1980 tarihli Milletlerarası Multimodal Taşımalara İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu²⁵ (Multimodal Taşıma Konvansiyonu) ve deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerini ve ayrıca deniz yoluyla taşımayı içeren multimodal taşıma sözleşmelerini düzenleyen Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi²⁶ (Rotterdam Kuralları) incelenmektedir. Her iki konvansiyonda da konvansiyonların yürürlüğe girmesi için aranan yeterli sayıda ülke taraf olmadığı için konvansiyonlar yürürlüğe girememiştir. Bu konvansiyonların neden başarısız olduğuna dair tartışmalara değinilmektedir. Türk hukukunda eşya taşıma sözleşmesi ve multimodal eşya taşıma sözleşmesi 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu²⁷ (TTK) dördüncü kitapta taşıma işlerine ilişkin hükümler çerçevesinde incelenmektedir. Bu incelemede TTK gerekçesine²⁸ de değinilmektedir. Türk doktrinindeki multimodal eşya taşıma sözleşmelerinin tanımına ilişkin çeşitli tartışmalara yer verilmektedir. 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun²⁹ (MÖHUK) m.1/1³⁰ hükmü uyarınca yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk MÖHUK hükümlerinde düzenlenmektedir. Bu nedenle çalışmanın birinci bölümünün son kısmında doktrinde çeşitli

²⁵ Doktrinde Konvansiyon'un tam isminin farklı şekilde Türkçe çevirileri mevcuttur. Buna göre "Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon" şeklindeki Türkçe çevirisi için bkz. Sabih ARKAN, "24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme", *BATİDER*, C. XI, (1982), S. 3, s. 27-47. Bir diğer Türkçe çeviri olarak "1980 tarihli Eşyanın Çoklu Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu" ismi için bkz. Gürkan COŞKUN, *Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018, s. 31. "1980 tarihli Eşyaların Uluslararası Multimodal Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu" şeklinde çeviri için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 24. Konvansiyon'un resmi İngilizce adı "United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods" şeklindedir. Konvansiyon'un metni için bkz. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021. Konvansiyon'u imzalayan ve onaylayan ülkelerin listesi için bkz. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=en Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁶ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (Signed at Rotterdam on 23 September 2009). Rotterdam Kuralları İngilizce metni için bkz. <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/Rotterdam-rules-e.pdf> Erişim Tarihi: 25.12.2021. Rotterdam Kuralları'nı imzalayan ve onaylayan ülkelerin listesi için bkz. Status: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules") https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status Erişim Tarihi: 14.09.2022. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında bu Kurallar'da yer alan çeşitli hükümlere ilişkin tartışmalar hakkında detaylı bilgi için bkz. Francesco BERLINGIERI, "The History of the Rotterdam Rules", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"*, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.) Springer, Verlag Berlin Heidelberg, 2011, s. 5-50. Rotterdam Kuralları'nın Türkçe çevirisi için bkz. Cüneyt SÜZEL/Duygu DAMAR, "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)", *BATİDER*, C. XXVI, (2010), S. 2, s. 149-197.

²⁷ RG. 14.2.2011, S. 27846.

²⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

²⁹ RG. 12.12.2007, S. 26728.

³⁰ MÖHUK m.1/1: "Yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, yabancı kararların tanınması ve tenfizi bu Kanunla düzenlenmiştir."

tartışmalara yer vererek yabancılık unsurunun tespiti yapılmaktadır. Ancak Türkiye Cumhuriyeti Anayasası³¹ (Anayasa) m. 90/5³² ve MÖHUK m.1/2³³ hükümleri uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler öncelikle uygulanmaktadır. Dolayısıyla Türkiye'nin taraf olduğu bir milletlerarası sözleşmenin kapsamına giren somut uyuşmazlığa o sözleşme uygulanacaktır. Somut uyuşmazlık milletlerarası sözleşmenin kapsamında değil ise veya milletlerarası sözleşmenin kapsamında olmasına rağmen o sözleşmede uyuşmazlık konusuna ilişkin düzenleme bulunmuyor ise bu durumda uygulanacak hukuk MÖHUK hükümleri uyarınca tespit edilmektedir. Dolayısıyla ikinci bölümde Türkiye'nin taraf olduğu 25 Ağustos 1924 tarihli Konışmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Konvansiyon³⁴ (Lahey Kuralları) ve CMR uygulama alanlarına yer verilmekte, daha sonra üçüncü bölümde milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen MÖHUK m.29³⁵ hükmü incelenmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde öncelikle Lahey Kuralları'nın uygulama alanı tespit edilmektedir. Bu bölümde çeşitli yabancı mahkeme kararlarına ve Türk mahkemelerinin kararlarına yer verilmektedir. Lahey Kuralları'nda multimodal taşımanın deniz yoluyla eşya taşıma aşamasına bu Kurallar'ın uygulanıp uygulanamayacağına ilişkin bir düzenleme öngörülmemiştir. Bu nedenle doktrindeki tartışmalara yer vererek milletlerarası multimodal eşya taşımasının deniz yoluyla taşıma aşamasına Lahey Kuralları'nın uygulanıp uygulanamayacağı tespit edilmektedir. Çalışmanın ikinci bölümünde ayrıca CMR'nin uygulama alanı tespit edilmektedir. Lahey Kuralları'na ilişkin incelemede çeşitli yabancı mahkeme kararları ve Türk mahkeme kararlarına yer verildiği gibi CMR'nin uygulama alanına ilişkin incelemede de çeşitli yabancı mahkeme kararlarına ve Türk mahkemeleri kararlarına yer verilmektedir. CMR'de milletlerarası multimodal taşımanın karayoluyla eşya taşıma aşamasına CMR'nin uygulanıp uygulanamayacağı açıkça düzenlenmemiştir. Bu konuda çeşitli yabancı

³¹ RG. 9.11.1982, S. 17863 (Mükerrer).

³² Anayasa m.90/5: “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.”

³³ MÖHUK m.1/2: “Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır.”

³⁴ RG. 22.2.1955, S. 8937. Konvansiyon'un resmi İngilizce adı “International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” şeklindedir.

³⁵ MÖHUK m.29: “(1) Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tâbidir.

(2) Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır.

(3) Hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır.”

mahkeme kararlarına, Türk mahkemeleri kararlarına, yabancı doktrin ve Türk doktrinindeki görüşlere yer vererek milletlerarası multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanıp uygulanmayacağı tespit edilmektedir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen MÖHUK m.29 hükmü incelenmektedir. Milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanı dışında kalan konular bakımından veya milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanına girdiği halde ilgili sözleşmelerde uyumsuzluk konusuna ilişkin bir düzenleme bulunmaması durumunda da MÖHUK m.29 hükmüne göre uygulanacak hukuk tespit edilmektedir. Doktrinde MÖHUK m.29 hükmü bakımından herhangi bir taşıma modeli ile sınırlamanın söz konusu olmadığı ifade edilmiştir.³⁶ Dolayısıyla multimodal taşımaların da bu hüküm kapsamında olduğu savunulmuştur.³⁷ Bu nedenle çalışmanın konusu karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilmektedir. MÖHUK m.29 hükmünün kapsamına giren sözleşmeler çalışmanın bu bölümünde incelenmektedir. MÖHUK m.29 hükmünün incelemesinde MÖHUK gerekçesine³⁸, doktrindeki tartışmalara ve Türk mahkeme kararlarına değinilmektedir. Ayrıca MÖHUK m. 29 hükmü uyarınca hangi hukukun uygulanacağına ilişkin incelemede MÖHUK m.29 hükmünün esas alındığı³⁹ Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine

³⁶ Hacı CAN, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 6. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2023, s. 542; AYGÜN, 2021, s. 183; Cemal ŞANLI/Emre ESEN/İnci ATAMAN-FİGANMEŞE, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 9. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 365-366; Gülören TEKİNALP, *Milletlerarası Özel Hukuk: Bağlama ve Usul Hukuku Kuralları*, 13. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2020, s. 341; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 20, dn. 57; Nuray EKŞİ, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, 4. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 115; EKŞİ, Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma, 2020, s. 34; COŞKUN, 2018, s. 130; Rumeysa PARTALCI, “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 37, (2017), S. 2, s. 764; Deniz Defne KIRLI AYDEMİR, “Milletlerarası Nitelikli Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Olan Hukuk (MÖHUK Kapsamında)”, *II. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress Proceeding Book*, Erzurum, 20-22 Ekim 2016, s. 631 https://ulk.ist/media/kitap/II-UKODTLK/milletlerarasi-nitelikli-esya-tasima-sozlesmelerine-uygulanacak-olan-hu_UXF2TeS.pdf Erişim Tarihi: 08.01.2021; ADIGÜZEL, 2015, s. 74.

³⁷ MÖHUK m.29 hükmünün multimodal taşımalar bakımından ayrı bir düzenleme öngörmediği ve dolayısıyla MÖHUK m.29 hükmünün bu taşımalara da uygulanması gerektiği yönünde bkz. Nuray EKŞİ, “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler: Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 Sayılı MÖHUK md. 29)”, *Avrupa’da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri*, *Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Araştırmaları Merkezi Konferans Yayınları Serisi-2*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 152. MÖHUK m.29 hükmünün multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanabileceği yönünde ayrıca bkz. COŞKUN, 2018, s. 130.

³⁸ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

³⁹ Özlem BURDURLU AHLAT, “Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un 29. Maddesi Kapsamında Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukukun Değerlendirilmesi” in *Atipik Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk*, Sibel ÖZEL/ Hatice Selin PÜRSELİM ARNING (eds.), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 594; EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 117; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 145. MÖHUK Taslak halindeyken eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuku düzenleyen hükmün Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünün esas alınarak düzenlendiğine dair bilgi için bkz. Kerim ATAMER, “MÖHUK Reformu Hakkında”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 23, (2003), S. 1-2, s. 105.

Uygulanacak Hukuk Hakkında Konvansiyon⁴⁰ (Roma Konvansiyonu) m.4/4 hükmü⁴¹ dikkate alınmaktadır. Roma Konvansiyonu, sözleşmeden doğan borç ilişkilerine uygulanacak hukuka ilişkin hükümler öngörmektedir.⁴² 6 Haziran 2008’de kabul edilen Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkında Roma I Tüzüğü⁴³ (Roma I Tüzüğü) yenilikler getirmiştir.⁴⁴ Roma I Tüzüğü m.28⁴⁵ hükmü uyarınca bu Tüzük, 17.12.2009 tarihinden itibaren yapılan anlaşmalar bakımından geçerli olacak ve m.24/1⁴⁶ hükmü uyarınca Avrupa Birliği’ne (AB) üye ülkeler bakımından (Danimarka hariç) Roma Konvansiyonu’nun yerine geçecektir. MÖHUK m.29 hükmüne ilişkin doktrinde çeşitli tartışmalar söz konusudur. MÖHUK m.29 hükmü nedeniyle ortaya çıkan çeşitli tartışmalara çözüm teşkil edebileceği gerekçesiyle Roma I Tüzüğü m.5/1 hükmü⁴⁷ dikkate alınmaktadır. Bu konuda yabancı mahkeme kararlarına da yer verilmektedir. MÖHUK m.29 hükmünün uygulama alanı dışında kalan konular ve bu hüküm uyarınca tespit edilen hukukun uygulanmasını engelleyen durumlar incelenmektedir.

Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünün MÖHUK m.29 hükmüne mehzaz teşkil ettiğine dair bkz. Zeynep ÖZGENÇ, “Türk Hukuku’nda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilafı Meseleleri”, *BATİDER*, C. 34, (2018), S. 4, s. 257.

⁴⁰ Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, opened for signature in Rome on 19 June 1980 (80/934/EEC), Official Journal of the European Communities, 9.10.1980, L 266/1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A41980A0934> Erişim Tarihi: 29.09.2022. Roma Konvansiyonu’nun Türkçe çevirisi için bkz. Nuray EKŞİ, “Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkında Konvansiyon”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, Prof. Dr. Yılmaz Altuğ’a Armağan, C. 17-18, (1997-1998), S. 1-2, s. 163-181; Nuray EKŞİ, *Sözleşmeden Doğan Borçlara Uygulanacak Hukuk Hakkında Roma Konvansiyonu*, Beta Yayınları, İstanbul, 2004, s. 237-259.

⁴¹ Roma Konvansiyonu m.4/4: “A contract for the carriage of goods shall not be subject to the presumption in paragraph 2. In such a contract if the country in which, at the time the contract is concluded, the carrier has his principal place of business is also the country in which the place of loading or the place of discharge or the principal place of business of the consignor is situated, it shall be presumed that the contract is most closely connected with that country. In applying this paragraph single voyage charter-parties and other contracts the main purpose of which is the carriage of goods shall be treated as contracts for the carriage of goods.”

⁴² Roma Konvansiyonu hazırlık çalışmaları hakkında bilgi için bkz. EKŞİ, 2004, s. 34-38. Roma Konvansiyonu’nun kapsamına bütün sözleşmelerin girmediği, Roma Konvansiyonu 1. maddesinin 2-4. bentlerinde sayılan sözleşmelerin kapsam dışı bırakıldığı ve m.17 hükmü uyarınca Konvansiyon’un akit devlette Konvansiyon’un kendi ülkesinde yürürlüğe girmesinden sonra yapılan sözleşmeler için uygulanacağına dair bkz. EKŞİ, 2004, s. 53-54.

⁴³ Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I), Official Journal of the European Union, 4.7.2008, L 177/6 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008R0593> Erişim Tarihi: 29.09.2022.

⁴⁴ Aslı BAYATA CANYAŞ, *AB ve Türk Hukuku Uyarınca Sözleşmeye Uygulanacak Hukuka İlişkin Genel Kural*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012, s. 2. Roma I Tüzüğü hakkında detaylı bilgi için bkz. Zeynep Derya TARMAN, “Akdi Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Roma I Tüzüğü”, *BATİDER*, C. XXV, (2009), S. 2, s. 299-331.

⁴⁵ Roma I Tüzüğü m.28: “This Regulation shall apply to contracts concluded after 17 December 2009.”

⁴⁶ Roma I Tüzüğü m.24/1: “This Regulation shall replace the Rome Convention in the Member States, except as regards the territories of the Member States which fall within the territorial scope of that Convention and to which this Regulation does not apply pursuant to Article 299 of the Treaty.”

⁴⁷ Roma I Tüzüğü m.5/1: “To the extent that the law applicable to a contract for the carriage of goods has not been chosen in accordance with Article 3, the law applicable shall be the law of the country of habitual residence of the carrier, provided that the place of receipt or the place of delivery or the habitual residence of the consignor is also situated in that country. If those requirements are not met, the law of the country where the place of delivery as agreed by the parties is situated shall apply.”

Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi ve Türkiye'nin bu Konvansiyon'a taraf olması durumunda Türk mahkemelerinin karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine hangi hukuku uygulayacakları tespit edilmektedir. Bir diğer ihtimal ise Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi ve Türkiye'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olmasıdır. Türk mahkemelerinin böyle bir durumda hangi hukuku uygulayacakları tespit edilmektedir. Üçüncü bölümün son kısmında MÖHUK m.29 hükmü karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine uygunluğu değerlendirilmekte ve bu hükmün revize edilmesi gerekliliği ortaya konmaktadır. Sonuç kısmında yeni bir kanunlar ihtilafı kuralı önerilmeye çalışılmaktadır.



BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

I. MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİN TANIMI

A. ÇEŞİTLİ DÜZENLEMELERDE YER ALAN TANIMLAR

Multimodal⁴⁸ eşya taşıma sözleşmesinin tanımına çeşitli düzenlemelerde yer verilmiştir. Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.1/1⁴⁹ hükmünde milletlerarası multimodal taşımanın tanımına yer verilmiş ve m.1/3 hükmünde ise multimodal taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmiştir. Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.1/1 hükmünde milletlerarası multimodal

⁴⁸ En az iki taşıma türünün tek bir taşıma sözleşmesinde öngörülmesi ile “*değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesi*” söz konusu olacağına dair bkz. Nurgül ÇETİNKAYA, *Taşıma Eşyası Taşıma Sözleşmesi*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2016, s. 8. Günümüz taşıma uygulamasında daha sık karşılaşılan “*multimodal taşıma*” kavramı yönünde terminolojik tercihin yapıldığına dair bkz. BURDURLU AHLAT, s. 46. Multimodal taşımanın terminoloji olarak uluslararası doktrinde yerleşmiş bir kavram olduğu, Türk hukukunda karma taşıma, çoklu taşıma, çok türlü taşıma, çok modlu taşıma şeklinde farklı kavramlara da yer verilse de bu kavramların hiç birinin tam olarak benimsenmediğine dair bilgi için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 4. Multimodal Taşıma Konvansiyonu ve UNCTAD/ICC Kuralları’nda “*multimodal taşıma*” kavramına yer verildiği ve bu nedenle bu ibareye ilişkin milletlerarası konsensusun bulunduğu ancak Türkçe’de bu kavramı karşılamak üzere “*çok türlü taşıma*” ifadesinin kullanılmasına dair bkz. Serap AMASYA, “1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme”, *Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı*, (2007), s. 263. Taşıma yöntemlerinin karma olması nedeniyle “*karma taşıma*” ifadesinin tercih edildiğine dair bkz. Turkyay ÖZDEMİR, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s. 12-13. Türkçe’ye daha uygun olduğu gerekçesi ile eserinde “*karma taşıma*” kavramına yer verileceği yönünde bkz. Selim CİĞER, *On Yılın Ardından Rotterdam Kuralları: Ana Hatlarıyla Rotterdam Kuralları ve Konvansiyon’un Geleceği Üzerine Düşünceler*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 4, dn. 12. Karma taşıma sözleşmesinde eşyanın farklı tür taşıma ortamlarında taşınmasının üstlenildiğine dair bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 102. Ayrıca “*karma taşıma*” kavramının kullanıldığı eserler için bkz. Nil KULA, *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 97-113; Aksoy YAVAŞ, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016, s. 12-13. Arkan, “*değişik tür taşıtlarla yapılan taşıma*” kavramını tercih etmiştir. Bkz. ARKAN, 1982, s. 27 vd. Ayrıca “*çok modlu*” ve “*kombine*” kavramlarının birlikte kullanılmasına dair bkz. Mehmet Zeki AKIN, “Uluslararası Taşımacılıkta “Multimodal” Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar*, 26-27 Ocak 1984 Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 37. Ancak “*çok modlu*” ve “*kombine*” kavramlarının birbirinden ayırt edilmesi gerektiği ve dolayısıyla bu tercihin eleştirisi için bkz. Hüseyin ÜLGİN, *Tartışmalar*, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 64. “*Çoklu taşımacılık*” kavramına yer verilen bir eser olarak bkz. Nil KULA DEĞİRMENCİ, “Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, C. 1, (2010), S. 2, s. 79-98. Ayrıca “*çoklu taşıma*” ve bu taşımaya ilişkin sözleşme için “*çoklu taşıma sözleşmesi*” kavramının tercih edilmesine dair bkz. COŞKUN, 2018, s. 37. “*Multimodal taşıma*” kavramına yer verilen eserler için bkz. Yunus ALHAN, *Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2023, s. 31 vd.; Burak ADIGÜZEL, *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*, 4. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2021, s. 13-14; BURDURLU AHLAT, 2020, s. 579-616; AKSOY, 2019, s. 171-209; ADIGÜZEL, 2015, s. 2 vd. Bu çalışmada multimodal taşıma kavramı kullanılmaktadır.

⁴⁹ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.1/1: “*“International multimodal transport” means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.*”

taşımanın söz konusu olması için en az iki taşıma modunun varlığı⁵⁰ aranmaktadır. Multimodal taşıma operatörü (MTO) eşyaları bir ülkeden başka bir ülkeye götürmek üzere teslim almaktadır. Bu Konvansiyon'un m.1/1 ve m.1/3⁵¹ hükümleri birlikte incelendiğinde tek bir taşıma sözleşmesinin varlığı, en az iki farklı taşıma modunun bulunması, taşımanın başlangıç yeri ve bitiş yerinin iki farklı ülke olarak öngörülmesi ve bedel karşılığında MTO'nun eşyayı belirlenen yere taşıma taahhüdünün bulunması gereklidir. Ayrıca unimodal taşımada sözleşmenin ifası için gerçekleştirilen teslim ve teslimat taşımalarının unimodal taşımayı multimodal taşıma haline getirmeyeceği m.1/1 hükmünde öngörülmüştür. Multimodal Taşıma Konvansiyonu yürürlüğe girmemiş olsa da ve girmesi muhtemel gözükmesi de multimodal taşıma sözleşmesinin tanımı bakımından bu tanımın etkisi bulunmaktadır çünkü günümüzde yapılan multimodal taşıma sözleşmesinin tanımı Konvansiyon'un m.1 hükmündeki tanıma benzemektedir.⁵² 1992 yılında UNCTAD/ICC Kuralları'nda⁵³ (UNCTAD/ICC Kuralları) (*UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*) m.2.1⁵⁴ hükmünde multimodal eşya taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmıştır. Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nda yer alan tanıma benzer şekilde bu tanım uyarınca en az iki farklı taşıma ortamının bulunması gerektiği öngörülmüştür. Bir konvansiyon veya anasyonel hukuk kuralı niteliğinde olmasa da UNECE'nin⁵⁵ (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu), multimodal eşya taşımaya ilişkin yaptığı tanıma yer vermek gereklidir. Bu tanıma göre multimodal taşımanın varlığı için iki veya daha fazla taşıma moduyla eşyanın taşınması ("*Carriage of goods by two or more modes of transport*") gereklidir.⁵⁶ Rotterdam Kuralları m.1/1⁵⁷ hükmünde taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmıştır ve buna göre taşıyanın navlun karşılığında eşya taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır. Bu hüküm uyarınca Rotterdam Kuralları

⁵⁰ Arkan, bu hüküm için "*en az iki taşıma modu*" ifadesini kullanmamış, "*en az iki değişik tür taşıt*" ifadesine yer vermiştir. Bkz. ARKAN, 1982, s. 31. Yine "*en az iki değişik tür taşıma aracı*" arandığına dair bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 102. Ayrıca "*eşyanın değişik türdeki taşıma yöntemine ilişkin taşıtların en az ikisi ile*" ifadesi için bkz. Ercan ERDEM, *CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku*, 2. Baskı, Bilge Yayınevi, Ankara, 2022, s. 108.

⁵¹ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.1/3: "*“Multimodal transport contract” means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.*"

⁵² HOEKS, 2010, s. 6, dn. 23, s. 62.

⁵³ International Chamber of Commerce, UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (1992), Publication No. 481. Bu Kurallar için ayrıca bkz. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁵⁴ UNCTAD/ICC Kuralları m.2.1: "*“Multimodal transport contract (multimodal transport contract) means a single contract for the carriage of goods by at least two different modes of transport.*"

⁵⁵ United Nations Economic Commission for Europe.

⁵⁶ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), Terminology on Combined Transport, 2001, s. 16, para. 1.0, <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf> Erişim Tarihi: 22.12.2021.

⁵⁷ Rotterdam Kuralları m.1/1: "*“Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.*"

kapsamındaki sözleşmenin deniz yoluyla taşımayı içermesi şarttır ancak sözleşmede deniz yoluyla taşımanın yanı sıra diğer taşıma modları ile taşıma da öngörülebilir.⁵⁸ Dolayısıyla, bu hükümde multimodal taşımanın tanımına yer verilmemiştir. Ancak Rotterdam Kuralları'nın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşımayı içermesi şartıyla multimodal taşımaya uygulanacağı düzenlenmektedir. Bu nedenle Rotterdam Kuralları, bütün multimodal taşımaları düzenleyen kapsayıcı bir düzenleme değildir.⁵⁹

B. DOKTRİNDE VE ÇEŞİTLİ KARARLARDA YER ALAN TANIMLAR

Doktrinde multimodal taşıma ve multimodal taşıma sözleşmesi için çeşitli tanımlar yapılmıştır. *Burdurlu Ahlat*, eşyanın MTO'nun sorumluluğunda birden fazla taşıma türü kullanılarak MTO tarafından veya yetkilendirdiği kişiler tarafından belirlenen bir noktadan taşınarak başka bir noktaya teslimini konu alan taşımacılık biçiminin multimodal taşıma olduğunu ifade etmiştir.⁶⁰ *Burdurlu Ahlat*, bu sözleşmenin temel unsurlarını ise eşyanın taşınmasına ilişkin tarafların arasında irade uyuşmasının bulunması, taşınmaya konu olan ve taşınmaya elverişli eşyanın bulunması, eşyanın multimodal taşınması, taşımanın tamamını kapsayan tek sözleşme ile taşımanın gerçekleştirilmesi, MTO'ya taşıma karşılığı ücret ödenmesi şeklinde belirtmiştir.⁶¹ *Cumalıoğlu*, eşyanın birden fazla taşıma yoluyla bir taşıma sözleşmesine dayanarak taşınması durumunda multimodal taşıma söz konusu olacağını ifade etmiştir.⁶² *Adıgüzel*, multimodal taşımanın unsurlarını tek bir taşıma sözleşmesi, birden fazla taşıma yönteminin kullanılması ve MTO'nun tüm taşıma için sorumluluğu şeklinde belirtmektedir.⁶³ *Sözer*, ayırt edici unsurları tek taşıyan, tek sözleşme ve tek belge şeklinde belirtmiştir.⁶⁴ *Hoeks*, taşıma sözleşmesinin multimodal olarak kabul edilebilmesi için tek bir sözleşmenin ve birden fazla taşıma modunun söz konusu olması gerektiğine yer vermiştir.⁶⁵ Taşıma modu ile kast edilen taşımanın gerçekleştirilebileceği ortam olarak hava, kara veya su

⁵⁸ Rotterdam Kuralları m.1/1 hükmünde yer alan “*carriage by other modes of transport*” ifadesi, *Süzel ve Damar*'ın Rotterdam Kuralları'na ilişkin gerçekleştirdikleri Türkçe çeviride “*değişik tür araçlar ile taşıma*” şeklinde belirtilmiştir. Rotterdam Kuralları m.1/1 hükmünün Türkçe çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 151-152.

⁵⁹ Selim CİĞER, “Rotterdam Rules’ Scope of Application in the Context of Multimodal Transport”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 5, (2015), S. 2, s. 170.

⁶⁰ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 42.

⁶¹ Bu unsurlar hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 99-106.

⁶² Emre CUMALIOĞLU, *Kırkambar Sözleşmesi*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011, s. 152-153.

⁶³ Bu unsurlar hakkında bilgi için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 26-33. En az iki farklı taşıma türünün kullanılması, tüm taşımanın tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında yerine getirilmesi ve MTO'nun eşya taşımayı taahhüt etmesi gerektiğine dair bkz. ALHAN, 2023, s. 39-40.

⁶⁴ Bu unsurlar hakkında bilgi için bkz. Bülent SÖZER, “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni Ticaret Kanunu'nun Hükümleri ile Karşılaştırmalı Olarak)”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Erhan Adal'a Armağan, C. VIII, (2011), S. 2 & C. IX, (2012), S. 1, s. 471-475.

⁶⁵ HOEKS, 2010, s. 64-65.

demek değildir ve böylece “*medium*” kavramından farklılığına değinilmiştir.⁶⁶ *Sözer* de benzer şekilde “*mode*” ile “*medium*” kavramlarını ayırt etmek gerektiğine dikkat çekmiş, “*mode*” kavramının fiziki ortamı ifade etmek için kullanıldığını, “*medium*” kavramının ise aynı fiziki ortamın değişik hallerini belirtmek için kullanıldığını ifade etmiştir.⁶⁷ Buna göre demiryoluyla veya karayoluyla taşıma karada, deniz yoluyla ve iç su yoluyla taşıma suda gerçekleşmektedir ancak bu taşımalar farklı taşıma modlarında gerçekleşmektedir.⁶⁸

Unimodal taşıma sözleşmesinde ise tek bir taşıma modu söz konusudur.⁶⁹ En az iki taşıma modu ifadesi ile unimodal taşıma ile birlikte yan bir taşımadan söz edilmemektedir.⁷⁰ Örneğin, hava yoluyla yapılan bir taşımanın varlığı halinde bu taşımanın karayoluyla taşıma aşamasında eşyanın hava alanına getirilmesi ve eşyanın teslim edilmesi söz konusu ise bu durumda karayolu ile yapılan taşıma, asıl taşıma olan hava yolu taşımasının bir yan edimi sayılacaktır.⁷¹ *Coşkun* da eşyanın havaalanına ulaştırılmak üzere karayolunda taşınmasının, bu taşımanın hava yoluyla taşıma taahhüdünün yan edimi niteliğinde ise bu durumda unimodal taşımanın söz konusu olduğunu belirtmiştir.⁷² Buna göre aktarma, tesellüm ve teslim taşımaları yan edim kapsamında değerlendirilmekte, bu tür taşımaların asli bir taşıma haline gelmesi durumunda multimodal taşımanın söz konusu olduğu belirtilmektedir.⁷³ Bir taşıma aşaması diğerine besleyici taşıma niteliğinde ise bu durumda bu taşıma unimodal taşıma konvansiyonu kapsamında olabilecektir. Buna örnek Montreal Sözleşmesi’nde yer alan m.18/4 hükmüdür.⁷⁴ Doktrinde bu durumda sözleşmenin unimodal veya multimodal olarak nitelendirilmesinin genelde taşımadaki yolun uzunluğuna bakılarak belirleneceği ifade edilmiştir.⁷⁵ Çalışmada incelendiği üzere CIM m.1/3 ve m.1/4 hükümlerinde öngörülen şekilde bir multimodal taşımanın varlığında da CIM hükümleri uygulanacaktır. Demiryoluna ek olarak hava yolu taşıması yapılmış ise bu taşıma CIM hükümlerinin dışında kalmaktadır. Ayrıca CIM m.1/3 ve m.1/4 hükümlerinde tamamlayıcı nitelikte taşımalar bahsedilmiş olup⁷⁶, *Coşkun*, tamamlayıcı taşımalar ile besleyici

⁶⁶ HOEKS, 2010, s. 65-66.

⁶⁷ SÖZER, 2011-2012, s. 466, dn. 3.

⁶⁸ HOEKS, 2010, s. 66.

⁶⁹ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 42, dn. 48. *Sözer*, unimodal taşımada tek bir taşıma ortamı ve tek bir taşıma aracının bulunduğunu belirtmiştir. Bkz. SÖZER, 2011-2012, s. 466.

⁷⁰ HOEKS, 2010, s. 95.

⁷¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 50. Hava yolu taşıyıcılarının, eşyanın hava yolu ile taşınması için uçağa getirilmesi, teslimi veya uçaktan indirilmesi ve transferi gibi işlemler için farklı araçların kullanılmasının hava taşımasını multimodal taşıma haline getirmemesi gerektiği görüşünde olduğuna dair bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 60, dn. 141.

⁷² COŞKUN, 2018, s. 43.

⁷³ COŞKUN, 2018, s. 43.

⁷⁴ Michiel SPANJAART, *Multimodal Transport Law*, Routledge, New York, 2017, s. 103-133.

⁷⁵ SPANJAART, 2017, s. 132.

⁷⁶ “*Tamamlayıcı*” kavramının taşıma sözleşmesinin esas konusunu demiryoluyla milletlerarası taşımanın oluşturması anlamında kullanıldığına dair bkz. EKŞİ, Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma, 2020, s. 110.

taşımaların birbirlerinden farklı olduğuna dikkat çekmiş, tamamlayıcı taşımaların besleyici taşımaları aşan bir boyutu olduğunu ancak esas taşıma ile aynı önemde olmadığına yer vermiştir.⁷⁷ *Burdurlu Ahlat*, CIM bakımından tamamlayıcı taşımaların niteliğinin tespitinde sürenin veya mesafenin değil, niteliği ve ağırlığının dikkate alınması gerektiğini savunmuştur.⁷⁸

Taşımanın “*karma*” taşıma niteliğinde mi yoksa hava yolu taşıması niteliğinde mi olduğunun tartışıldığı Bakırköy 4. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin kararına konu olan somut olayda Türkiye’den İngiltere’ye hava yoluyla taşınan eşya alıcısına eksik olarak teslim edilmiştir.⁷⁹ Davacı, taşıyıcının sorumluluğunun Varşova ve Montreal Konvansiyonu’nun ilgili hükümleri uyarınca tespit edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Davalı da cevap dilekçesinde sorumluluğun Varşova ve Montreal Konvansiyonu’nun hükümleri uyarınca belirleneceğini, zarara neden olan olayın hava yoluyla taşıma aşaması sırasında meydana gelmesi gerektiği, dava konusu 10 adet kolinin davalının sorumluluğundayken kaybolduğuna dair bir delil sunulmadığı, bu kaybın eşyanın havalimanına teslimi amacıyla yapılan karayolu taşıması nedeniyle veya aktarma sırasında meydana gelmiş olabileceği ifade edilmiştir. Diğer davalı da taşıyan sıfatının bulunmadığı, acente sıfatına sahip olduğunu, herhangi bir kusur atfedilemeyeceği, eşyaların kaybolmasında kusuru bulunmadığı, eşyaların taşımanın hangi aşamasında kaybolduğunun belli olmadığı, hasar bildiriminin yasal süresi içinde yapılmadığı gibi cevap dilekçesinde çeşitli ifadeleri söz konusu olmuştur. 25.02.2019 tarihli bilirkişi raporunda dava dışı sigortalı firma ile 1 numaralı taşıyıcı arasında taşıma ve hizmet sözleşmesi kurulduğu, 2 numaralı taşıyıcı tarafından Türkiye’den İngiltere’ye hava yoluyla eşyaların taşındığı belirtilmiştir. Buradan da karayolu ile kamyon vasıtasıyla eşyaların taşınarak teslim edildiğine yer verilmiştir. Eşyaların Londra Heathrow Havalimanı’na varışı ile uçaktan boşaltılması aşamasında eşyaların hasara veya ziyaa uğradığına ilişkin bir tespitin söz konusu olmadığı ve bu nedenle fiili taşıyıcı olan 2 numaralı davalıya herhangi bir kusur atfedilemeyeceği, 1 numaralı davalı şirketin Londra’daki partneri ifa sorumlusu şirketin havalimanından varış yerine teslim etmek üzere tam ve eksiksiz olarak aldığının kabul edilmesinin gerektiği belirtilmiştir. Bilirkişi raporunda, 4 no.lu Montreal Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu hükümleri uyarınca sorumluluğa ilişkin tespitin yapılması gerektiğine yer verilmiştir. Konvansiyon m.1/2 hükmü dikkate alınmış ve buna göre bu hükümde öngörülen Konvansiyon’un uygulanması için aranan coğrafi şartın sağlandığı belirtilmiştir. 1 numaralı

⁷⁷ COŞKUN, 2018, s. 181.

⁷⁸ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 180, dn. 668.

⁷⁹ Bakırköy 4. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/1327, K. 2020/28, T. 13.1.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

davalının asıl taşıyıcı, 2 numaralı davalının ise alt taşıyıcı olduğu, TTK m.888 hükmü uyarınca her iki taşıyıcının müştereken ve müteselsilen sorumlu olduğu ifade edilmiştir. Eşyaların hava yoluyla taşıma sırasında ziyaa uğradığına dair bir tespitin söz konusu olmadığı için 2 numaralı davalıya herhangi bir hata ve kusur atfedilemeyeceği, 1 numaralı davalı firmanın asıl taşıyıcı sıfatıyla hatalı ve kusurlu olduğu, Montreal Konvansiyonu hükümleri dikkate alınarak 1 numaralı davalının üstleneceği tazminat miktarının brüt kilogram başına 19 Özel Çekme Hakkı (SDR) hesabıyla yapılacağına yer verilmiştir. 12.07.2019 tarihli bilirkişi raporunda ise ziyanın hava yoluyla taşıma sırasında gerçekleşmediği ve bu nedenle Montreal Konvansiyonu’nun hükümlerinin uygulanamayacağı, TTK’nın “*karma*” taşımaya ilişkin hükümleri uyarınca TTK’nın taşıma işlerine ilişkin genel hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir. 05.12.2019 tarihli bilirkişi raporunda ise 1. raporda taşımanın tamamının Montreal Konvansiyonu’na tabi hava yoluyla milletlerarası eşya taşıma olarak tespit edildiği, 2.raporda ise taşıma “*multimodal-karma*” taşıma olarak değerlendirilip, ona göre raporun oluşturulduğuna yer verilmiştir. Bu raporda, 2 numaralı davalının sadece hava yoluyla taşıma sürecini ifa ettiği, zararın hava yoluyla taşıma aşamasında meydana geldiğinin sabit olmadığı, ve bu konuda her iki raporun da uyumlu olduğu belirtilmiştir. Raporda Montreal Konvansiyonu m.18/4 hükmüne yer verilmiş, bu hüküm uyarınca “*karma*” taşımanın söz konusu olmadığı, teslimat amaçlı karayolu taşımasının söz konusu olduğu, karma taşıma iradesinin bulunmadığı, iradenin hava yoluyla taşımaya ilişkin olduğu, kara taşıma evrakının bulunmadığı savunulmuştur. Bilirkişi, 2. raporda yer alan karma taşımanın söz konusu olduğu görüşüne değil, Montreal Konvansiyonu m.18/4 hükmü uyarınca yapılan değerlendirme sonucunda görüşünün 1. rapor ile benzer olduğunu ifade etmiştir. Bilirkişi, hava yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin yapıldığı sonucuna varmıştır. Mahkeme, somut olayda multimodal taşıma değil, hava yoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmesinin söz konusu olduğunu, uyuşmazlığa Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulanacağına, Konvansiyon’da yer almayan hükümler bakımından iç hukuk kurallarının uygulanacağına, fiili taşıyıcıya herhangi bir hata ve kusur atfedilemeyeceğine, diğer davalıdan tahsil edilecek tazminat miktarı bakımından birinci ve üçüncü bilirkişi raporlarının aynı doğrultuda olup, hükme esas alındığına, ancak davacının talebinin daha düşük bir rakam olduğu için o miktarın avans faizi ile birlikte davacıya ödenmesine karar vermiştir.

Bakırköy 4. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin incelenen kararı, taşımanın hangi durumda unimodal hangi durumda multimodal sayılacağına dair değerlendirme içermektedir. Buna göre karayolu taşıma aşamasının teslimat amaçlı söz konusu olması durumunda, taşıma multimodal olarak değerlendirilmemektedir. “*Through transport*” kavramı ile ise taşımanın bir ortamda ancak araç değiştirilerek yapılan taşıma ve “*successive transport*” kavramı ile ise her biri âkit

taşıyan sıfatında olan birden fazla taşıyan tarafından aynı tür araç kullanılarak eşyanın aktarılmasıyla gerçekleştirilen taşıma belirtilmektedir.⁸⁰

TTK'nın dördüncü kitabının dördüncü kısmında “*değişik tür araçlar ile taşıma*” düzenlenmektedir. Buna göre doktrinde yer alan multimodal taşıma, karma taşıma, çoklu taşıma gibi kavramlara TTK'da yer verilmemiş olup, “*değişik tür araçlar ile taşıma*” kavramına yer verilmiştir. TTK m.902-905 arasında değişik tür araçlar ile taşımaya ilişkin hükümler yer almaktadır ancak bu taşımanın tanımı yapılmamıştır.⁸¹ TTK'da yer verilen “*değişik tür araçlar ile taşıma*” ifadesi doktrinde eleştirilmiştir.⁸² Ancak doktrinde TTK hükmünde öngörüldüğü gibi multimodal taşıma sözleşmesinden söz edilebilmesi için eşyanın bir taşıma sözleşmesi kapsamında en az iki ayrı tür taşıtla taşınması gerektiği görüşü de söz konusudur.⁸³ Eşyanın en az iki değişik taşıma aracıyla taşınması ve en az iki taşıma modunun kullanılarak taşınması aynı anlama gelmemektedir.

Doktrinde en az iki taşıma ortamının varlığının yanı sıra farklı taşıma araçlarının multimodal taşımanın varlığı için gerekli olup olmadığı tartışmalıdır. Buna göre doktrinde bir görüş uyarınca multimodal taşımayı ayırt etmede dikkat edilecek olan kriter, taşımanın yapıldığı fiziki unsur olup, taşımada kullanılan araç değildir.⁸⁴ Taşıma türleri kavramıyla, taşımanın gerçekleştiği doğal veya fiziki ortamın kastedildiği belirtilmiştir.⁸⁵ Taşıma sözleşmesi, karayolu, deniz yolu, demiryolu, hava yolu gibi ortamlardan birkaç tanesi veya tamamı kullanılarak gerçekleştirilebilmektedir.⁸⁶ Taşımanın multimodal olarak kabul edilebilmesi için taşıma araçları önemli değildir, taşıma ortamı belirleyicidir ve deniz ile iç sular aynı ortam olmadığı için unimodal taşıma olarak kabul edilemeyecektir, aksi kabul edilmiş

⁸⁰ Bülent SÖZER, *Deniz Ticareti Hukuku- I*, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022, s. 330-331; SÖZER, 2011-2012, s. 466. “*Through transport*” hakkında bilgi için bkz. D. Rhidian THOMAS, “Multimodalism and Through Transport- Language, Concepts, and Categories”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 767-775.

⁸¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 25.

⁸² “*Değişik tür araçlar ile taşıma*” ifadesinin isabetli bir ifade olmadığı, birden fazla taşıma ortamının kullanılarak yapılan taşımanın multimodal taşımanın unsuru olduğunun savunulduğu görüş için bkz. COŞKUN, 2018, s. 36-37. Taşımanın yapıldığı ortamın esas faktör olması nedeniyle “*değişik ortamlarda yapılan taşımalar*” veya “*birden fazla ortamda yapılan taşımalar*” yönünde ifadelerin önerilmesi hakkında bkz. SÖZER, 2011-2012, s. 468. Ayrıca “*değişik tür araçlar*” kavramının kanunda tanımlanmadığına, hangi araçların değişik türden olduğunun açıklığa kavuşturulması gerektiğine, tercih edilen bu terminolojinin sadece multimodal taşımanın mı yoksa aynı zamanda müteakip taşımanın da mı maddenin kapsamında olduğu konusunda şüphe uyandırdığına, TTK m.902/1(c) hükmü ile birlikte değerlendirildiğinde maddenin kapsamında sadece multimodal taşımanın olduğunun anlaşıldığına ancak yine de kullanılan terminolojinin açık olmadığına dair eleştiri için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 46-47, dn. 69.

⁸³ ERDİL, 2020, s. 66.

⁸⁴ SÖZER, 2011-2012, s. 467.

⁸⁵ SÖZER, 2022, s. 330.

⁸⁶ SÖZER, 2022, s. 330.

olsaydı CMNI⁸⁷ m.2/2 hükmüne gerek olmazdı.⁸⁸ “Mode” kavramı, taşımada kullanılan fiziki ortamı veya unsuru ifade ettiği için multimodal taşımayı ayırt etmede dikkat edilecek olan kısım taşımanın üzerinde gerçekleştiği fiziki unsur olup, taşımada kullanılan araç multimodal taşımayı ayırt etmede dikkat edilecek olan bir kriter değildir.⁸⁹ Buna göre unimodal taşıma kavramı ile eşyanın tek bir ortamda taşınması ifade edilirken multimodal taşıma kavramı ile taşımanın değişik ortamlarda yapılması ifade edilmektedir.⁹⁰ Coşkun, bir taşımanın multimodal olarak kabul edilebilmesi için her zaman değişik tür araç kullanılmasının gerekli olmadığını, coğrafi ortamın bir ölçüt olarak da kabul edilemeyeceğini, “mode of transport” kavramını karşılayacak Türkçe terimin “taşıma ortamı” olduğunu ve dolayısıyla birden fazla taşıma ortamı kullanılmasına bakılacağını belirtmiştir.⁹¹ Taşımanın karayolu, demiryolu, deniz yolu, hava yolu türlerinden birden fazlasının kullanılarak eşyanın bir yerden bir başka yere götürülmesi durumunda multimodal taşıma söz konusudur.⁹² Taşıma eğer aynı ortamda gerçekleştiriliyor ancak araç değiştirilerek yapılıyorsa bu durumda multimodal taşıma söz konusu değildir.⁹³ Diğer bir ifadeyle, eşyanın farklı tür ulaştırma ortamında taşınması önemli olup, farklı iki taşıma aracından yararlanılmasının gerekli olmadığı belirtilmiştir.⁹⁴ Bu nedenle multimodal taşımadan bahsedilirken tanımın birden fazla taşıma aracının bulunmasından hareket edilerek yapılması değil, birden fazla taşıma yönteminin bulunmasının gerektiği savunulmuştur.⁹⁵

Aksi görüş uyarınca ise sözleşmenin multimodal olarak kabul edilebilmesi için hem ortam hem de kullanılan taşıma araçları dikkate alınacaktır.⁹⁶ Multimodal taşımanın varlığı için en az iki taşıma türünün bulunması gerektiği ve taşıma türünün, kullanılan taşıma aracı ve taşıma ortamı şeklinde iki unsurdan oluştuğu savunulmuştur.⁹⁷ Multimodal taşımanın tanımı yapılırken taşımanın “birden fazla araçla” yapıldığı, “birden fazla taşıma şekli” içerdiği, “tek taşıyıcı tarafından” yapıldığına dikkat çekilmiştir.⁹⁸ Bu görüş uyarınca örneğin, taşıma hem

⁸⁷ Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway. Bu Konvansiyon, iç su yoluyla eşya taşıma sözleşmelerini düzenlemektedir. Türkiye bu Konvansiyon’a taraf değildir. CMNI’nin Türkçe çevirisi için bkz. Selim CİĞER, “İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu (CMNI)”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XII, (2022), S. 2, s. 1389-1412.

⁸⁸ HOEKS, 2010, s. 66.

⁸⁹ SÖZER, 2022, s. 330, dn. 12.

⁹⁰ SÖZER, 2022, s. 330.

⁹¹ COŞKUN, 2018, s. 36-37.

⁹² BURDURLU AHLAT, 2020, s. 581.

⁹³ SÖZER, 2011-2012, s. 467.

⁹⁴ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 102.

⁹⁵ ÖZDEMİR, 2006, s. 81.

⁹⁶ Bu görüş hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 66.

⁹⁷ ALHAN, 2023, s. 47.

⁹⁸ ADIGÜZEL, 2015, s. 2.

deniz yoluyla taşıma hem de iç su yoluyla taşıma içermesine rağmen eğer eşyalar denizde kullanılan bir taşıma aracından iç su yolunda kullanılan bir taşıma aracına aktarılmamışsa bu durumda unimodal taşıma sözleşmesi bulunmaktadır.⁹⁹ Yine multimodal taşımadan bahsedebilmek için taşımanın iki farklı ortamda ve iki farklı taşıma aracı ile bir yöntemden diğerine taşınan eşyaların aktarma yapılarak gerçekleştirilmesinin gerekli olduğu savunulmuştur.¹⁰⁰ Buna göre örneğin, deniz ve iç su taşımasının söz konusu olduğu bir taşımada gemiden gemiye aktarma olmadan taşıma tek bir gemi ile gerçekleştirilmesi durumunda unimodal taşıma söz konusu olacaktır.¹⁰¹ Bu görüş uyarınca multimodal taşımanın varlığı için eşyanın aktarılarak taşınması gereklidir.¹⁰²

Kanımızca multimodal taşımanın varlığından bahsedebilmek için birden fazla taşıma modunun somut olayda bulunup bulunmadığına bakılmalıdır. Doktrinde de ifade edildiği üzere “mode” kavramı ile fiziki ortam kastedilmektedir. Taşıma araçlarının birbirinden farklı olması taşımayı multimodal hale getirmemektedir.

Hoeks, multimodal taşıma sözleşmesinin tanımı için tek bir taşıma sözleşmesinde tek bir taşıyıcının gönderene eşyaları taşımayı taahhüt ettiği ve en az iki taşıma modunun öngörüldüğü veya birden fazla taşıma moduna imkan verip, iki veya daha fazla taşıma modunun sözleşmenin ifasında kullanıldığı sözleşme olarak tanımlamış olup, taşıma sözleşmesinde hangi taşıma modunun veya modlarının kullanılacağını belirtmemesi durumunda da eğer taşıyıcı, birden fazla taşıma modunu kullanmış ise bu durumda taşıma sözleşmesinin multimodal olduğunu savunmuştur.¹⁰³ Dolayısıyla taşıma sözleşmesinde taşıma modları belirlenmemiş ve belirlenmesi taşıyıcıya bırakılmış ise veya sözleşmede taşıma modu belirlenmiş ancak taşıyıcının bu modu değiştirmesine imkan verilmiş ise bu durumlarda eğer taşıyıcı, en az iki taşıma modu kullanılarak taşımayı gerçekleştirir ise bu durumda sözleşme multimodal sözleşme olarak nitelendirilecektir.¹⁰⁴ Bu duruma örnek olarak *Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another* kararı gösterilmiştir.¹⁰⁵ Bu davaya konu taşıma sözleşmesinde taşıma moduna ilişkin olarak değişiklik yapılmasına izin verilmiş ve taşımanın bir kısmı karayoluyla gerçekleştirildiği için multimodal taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmiştir.¹⁰⁶ Tomlinson J, bu sözleşmeyi ağırlıklı olarak hava yoluyla taşıma sözleşmesi

⁹⁹ Bu görüş hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 66.

¹⁰⁰ ADIGÜZEL, 2021, s. 273; ADIGÜZEL, 2015, s. 32.

¹⁰¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 31.

¹⁰² ADIGÜZEL, 2015, s. 35.

¹⁰³ HOEKS, 2010, s. 63.

¹⁰⁴ HOEKS, 2010, s. 87.

¹⁰⁵ HOEKS, 2010, s. 87-88.

¹⁰⁶ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 87, dn. 272.

olarak nitelendirirken¹⁰⁷, İstinaf Mahkemesi¹⁰⁸ ise sözleşmeyi multimodal olarak nitelendirmiştir.¹⁰⁹

Ro-Ro¹¹⁰ taşıma, “*transport superposé*” isimli taşımanın en popüler türü olarak Kıta Avrupası ve Birleşik Krallık arasında veya İskandinavya arasında yaygın olarak kullanılmaktadır.¹¹¹ “*Transport superposé*” veya “*mode-on-mode*”¹¹² olarak isimlendirilen taşımada birden fazla taşıma modu söz konusudur ve eşyaların bir taşıma aracından diğer taşıma aracına aktarılmasına izin verilmemektedir, taşıma aracı taşıdığı eşyalarla başka bir taşıma aracına yüklenmektedir.¹¹³ Ro-Ro taşıma “*transport superposé*” kavramı ile tamamen örtüşmemekte, bu taşıma “*transport superposé*” veya “*mode-on-mode*” taşımanın türü olarak tanımlanmaktadır.¹¹⁴ CMR m.2 hükmünde Ro-Ro taşıma türüne yer verilmiş ve CMR’nin uygulama alanına alınmıştır.¹¹⁵ Bu hükümde çalışmanın giriş bölümünde belirtildiği üzere Ro-La taşıma gibi başka tür taşımalar da öngörülmüştür ancak çalışmanın kapsamında olan Ro-Ro taşıma incelenmektedir. Ro-Ro taşıma türünün multimodal nitelikte olup olmadığı doktrinde tartışmalıdır. Bir görüş uyarınca CMR m.2 hükmünde düzenlenen taşıma, eşya aktarılmadığı ve esasen bir taşıma yönteminin taşımayı gerçekleştirmesi nedeniyle multimodal taşıma olarak nitelendirilmemektedir.¹¹⁶ Mankabady, CMR m.2 hükmünde düzenlenen taşımanın multimodal bir taşıma olmadığını savunmuştur.¹¹⁷ Örneğin, Rotterdam İlk Derece Mahkemesi’nin bir kararında¹¹⁸ CMR m.2 hükmünde düzenlenen taşımanın multimodal taşıma niteliğinde olmadığı ve bunun nedeninin de eşyaların karayolu taşıma aracı içinde bulunması ve karayolu

¹⁰⁷ *Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another* [2001] 2 Lloyd’s Rep. 133. Bu karar hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 169; HOEKS, 2010, s. 31-32, 158-161; De WIT, 2010, s. 106-108, paras. 5. 88-5. 91.

¹⁰⁸ *Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another* [2002] 2 Lloyd’s Rep. 25. Bu karar hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 169-170; HOEKS, 2010, s. 31-33, 158-165; De WIT, 2010, s. 106-108, paras. 5. 88-5. 95.

¹⁰⁹ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 87-88.

¹¹⁰ İngilizce “*roll-on/roll-off*” kelimelerinden türetilmiş olan “*Ro-Ro*”, tır, otomobil, vagon, iş makinesi, otobüs gibi tekerlekli araçların denizde taşınabilmesi için tasarlanmış olan gemileri belirttiğine dair bkz. ERDİL, 2020, s. 67; AKSOY, 2019, s. 172. Ro-Ro gemileri hakkında bilgi için bkz. AKSOY, 2019, s. 172-176.

¹¹¹ HOEKS, 2010, s. 100.

¹¹² HOEKS, 2010, s. 99, dn. 323. “*Means-on-means*” taşıma kavramının daha doğru bir kavram olacağı çünkü aslında burada taşıma modlarından değil taşıma araçlarından bahsedildiğine dair bkz. HOEKS, 2010, s. 99, dn. 323.

¹¹³ HOEKS, 2010, s. 99.

¹¹⁴ HOEKS, 2010, s. 198.

¹¹⁵ Ziya AKINCI, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999, s. 39-40. Türkiye-Belçika arasında karayolu ve deniz yolundan oluşan ve eşyanın kamyonlardan boşaltılmadan taşındığı somut olayda taşımanın CMR hükümlerine tabi olacağına dair karar için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2013/4954, K. 2013/6102, T. 27.3.2013 (ERDİL, 2020, s. 74-75; Muktedir LALE, *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, s. 97-99).

¹¹⁶ ADIGÜZEL, 2015, s. 39.

¹¹⁷ Samir MANKABADY, “The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions”, *International and Comparative Law Quarterly*, C. 32, (1983), S. 1, s. 136.

¹¹⁸ Rb. Rotterdam 5.6.1992. Bu karar hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 101.

taşıyıcısının sorumluluğunda olması şeklinde belirtilmiştir.¹¹⁹ Doktrinde diğer görüş uyarınca CMR m.2 hükmünde multimodal taşımaya ilişkin bir düzenleme söz konusudur.¹²⁰ Ro-Ro taşımanın multimodal taşıma olmadığı ancak CMR m.2 hükmünde olduğu gibi bu taşımanın öncesi veya sonrasında karayolu taşıma aşaması bulunması durumunda multimodal taşımanın söz konusu olduğu belirtilmiştir.¹²¹ “*Mode-on-mode*” taşıma dar anlamıyla unimodal olsa da CMR m.2 anlamındaki taşımanın her zaman multimodal taşımaya ilişkin olduğu çünkü bu hüküm uyarınca “*mode-on-mode*” taşıma öncesinde veya sonrasında veya her ikisinde de karayoluyla taşımanın olması gerektiği belirtilmiştir.¹²² *Burdurlu Ahlat*, Ro-Ro ve Ro-La taşımalarının multimodal taşımanın bir örneğini oluşturduğunu savunmuştur.¹²³ Çalışmanın ikinci bölümünde detaylı olarak incelenen CMR m.2 hükmünde öngörülen taşımada birden fazla taşıma modu bulunduğu için kanımızca bu taşıma multimodal taşımadır.

Multimodal taşımadan bahsedebilmek için tarafların aralarında yapmış oldukları anlaşmaya bakılır. Eğer taraflar taşımanın multimodal taşıma şeklinde yapılması konusunda anlaşmış olup, daha sonra eşyanın unimodal şekilde taşınmasını kararlaştırmışlar ise bu durum sözleşmenin tadili anlamına gelecek ve sözleşme unimodal taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilecektir.¹²⁴ Taşıyıcının eğer tek taraflı iradesi kapsamında bir değişiklik söz konusu ise taşıyıcının sorumluluğu asıl taşıma sözleşmesi hükümlerine tabi olacaktır.¹²⁵ Buna göre örneğin, taraflar arasında karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi kararlaştırılmış olmasına rağmen taşımanın bir kısmının bu sözleşmeye aykırı olarak deniz yoluyla gerçekleştirilmiş olması durumunda karayoluyla taşıma sözleşmesi söz konusu olacaktır.¹²⁶ Böylece taşıyıcının sözleşmeyi ihlal edip CMR m.2 hükmü uyarınca farklı lehe bir sorumluluk hükümlerinden yararlanma ihtimali doğmayacaktır.¹²⁷

¹¹⁹ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 101.

¹²⁰ MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 548. CMR m.2 kapsamındaki taşımanın “*karma taşıma*” olarak nitelendirilmesi için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 101; Ceyda SÜRAL, *Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Olarak Unidroit Prensipleri*, Milletlerarası Uyuşmazlık Çözümü Serisi No:4, Güncel Yayınevi, İzmir, 2008, s. 33; AKINCI, 1999, s. 39.

¹²¹ MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 548, dn. 50.

¹²² HOEKS, 2010, s. 199.

¹²³ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 56.

¹²⁴ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 102.

¹²⁵ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 102-103.

¹²⁶ AKSOY, 2019, s. 178. Bu durumda akde aykırılığın söz konusu olacağına ve taşıma sözleşmesinin CMR kapsamında olacağına dair bilgi için bkz. AKSOY, 2019, s. 179.

¹²⁷ AKSOY, 2019, s. 181.

II. MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMASININ GELİŞİMİ

A. KONTEYNERİN TANIMI

Konteynerin tanımı TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi)¹²⁸ m.1(e)¹²⁹ hükmünde yapılmıştır. Ayrıca bir başka tanım “Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme”¹³⁰ m.II/1¹³¹ hükmünde yapılmıştır. Bu hüküm dikkate alınarak konteynerler, birden fazla defa kullanılabilen, multimodal taşıma ile eşyanın taşınmasını kolaylaştırmak için tasarlanmış ve teknik özellikleri belirli olan bir taşıma ekipmanı parçası olarak tanımlanabilir. Bu tanımda konteynerin, eşyanın multimodal taşıma ile kolaylaştırmak amacıyla özel olarak tasarlandığına yer verilmiştir. Rotterdam Kuralları m.1/26¹³² hükmünde konteynerin tanımı yapılmış, ancak bu tanımda bu tür bir amaca ve konteynerlerin taşınması gereken teknik özelliklere değinilmemiştir.

Yargıtay ise bir kararında konteynerin eşya olmadığı, nakil vasıtası veya ambalaj da olmadığı, taşımada sürati sağlayan ve masrafları azaltan hareket edebilen ambarlar olduğunu belirtmiştir.¹³³ Türk doktrininde de konteynerlere ilişkin çeşitli tanımlamalar yapılmıştır.¹³⁴ Buna göre konteynerlerin taşınan eşyaları koruyan, bir veya birden fazla taşıma türüyle taşıma

¹²⁸ RG. 31.3.1985/18711.

¹²⁹ TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi) m.1(e): “*“Konteyner”* deyiminden, taşıma işlerinde kullanılan (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) ve,
(i) içine eşya konmak üzere bir kompartman teşkil edecek şekilde, kısmen veya tamamen kapalı,
(ii) devamlılık niteliğine sahip olup, bu nedenle de bir çok defa kullanılabilir olacak şekilde sağlam,
(iii) yol boyunca aktarmaya gerek göstermeksizin, bir veya daha fazla sayıda taşıt tarafından eşya naklini kolaylaştıracak şekilde özel olarak yapılmış,
(iv) bir taşıttan diğerine bağlanması sırasında manevraya müsait bir şekilde yapılmış,
(v) kolayca yüklenecek ve boşaltılacak şekilde yapılmış,
(vi) iç hacmi en aşağı bir metre küp olan araçlar, anlaşıldır.”

“Ayrılabilen karoseriler” konteyner olarak telakki edilir.”

¹³⁰ RG. 17.1.2013, S. 28545. Sözleşme’nin resmi İngilizce adı “*International Convention for Safe Containers*” şeklindedir.

¹³¹ Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme m. II/1: ““(a) kalıcı nitelikte ve bundan dolayı tekrar kullanım için yeterince sağlam;

(b) yeniden ara yükleme olmaksızın, bir veya daha fazla taşıma yöntemiyle malların taşınmasını kolaylaştırmak için özel olarak tasarlanmış;

(c) bağlanmak ve/veya kolaylıkla elleçlenmek için tasarlanmış, bu amaçlar için köşe tertibatlarına sahip;

(d) dört dış taban köşesinin kapladığı alanın büyüklüğü:

(i) en az 14 metrekare (150 fit kare) veya

(ii) eğer üst köşe tertibatları yerleştirilmişse, en az 7 metrekare (75 fit kare) olan bir taşıma ekipmanı parçasıdır. “Konteyner” terimi, araçları ve ambalajı içermez, ancak konteynerin şasi üzerinde taşınması durumunda bunları da içerir.”

¹³² Rotterdam Kuralları m.1/26: ““Konteyner”, eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizatır.” Rotterdam Kuralları m.1/26 hükmünün bu çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 156.

¹³³ Yargıtay 11. HD., E. 1984/2187, K. 1984/2760, T. 11.5.1984 (ERDEM, 2022, s. 66; Sinan MİSİLİ, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, C. 5, (2019), S. 1, s. 76).

¹³⁴ Konteynerin hukuki niteliğine ilişkin tartışmalar hakkında bilgi için bkz. YAVAŞ, 2016, s. 18-24; ADIGÜZEL, 2015, s. 11-14.

yapmayı kolaylaştıran bir taşıma donanımı parçası olarak tanımlanabileceği belirtilmiştir.¹³⁵ Birden çok defa kullanılacak niteliğe sahip, farklı taşıtlarda taşınmaya elverişli olan ve özel teknik mekanizmaya sahip olan taşıma kapları olarak da tanımlanmıştır.¹³⁶ *Deniz*, konteynerin bir yük, ambalaj veya nakil vasıtası olarak nitelendirilemeyeceğini ve geminin yük bölümleri olduğunu, hareket edebilir gemi ambarları olduğunu savunmuştur.¹³⁷ Benzer şekilde *Alhan*, konteyneri, gemi ambarı niteliğinde olan taşıma gereci şeklinde tanımlamıştır.¹³⁸ *Yavaş*, konteynerin, geminin veya karayolu taşıma aracının bütünleyici parçası veya eklentisi olmadığını ve taşıma araçlarından bağımsız bir taşıma gereci olduğunu ifade etmiştir.¹³⁹ *Koşer*, konteynerin kimin tarafından tedarik edildiğine bakılmadan konteynerin nitelendirilemeyeceğini ve taşıyan tarafından tedarik edilmesi durumunda hareketli gemi ambarı olduğunu savunmuştur.¹⁴⁰ Doktrinde konteynerin eşya niteliğinde olup olmadığı konusunda çeşitli görüşler bulunmaktadır. Buna göre doktrinde bir görüş, konteynerin bir taşıma elemanı olduğu, boş olarak taşınan ve taşıtana ait konteynerlerin ise taşıma konusu eşya sayılacağını belirtmiştir.¹⁴¹ Doktrindeki bir başka görüş uyarınca konteyner, eşya gibi üretim ve tüketim konusu değildir ve bir taşıma için kullanıldıktan sonra başka bir taşıma için kullanılması nedeniyle konteynerin bir eşya olduğunu savunmak mümkün değildir.¹⁴²

B. KONTEYNERLERLE TAŞIMANIN BAŞLANGICI, AVANTAJLARI VE MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMASININ GELİŞİMİ

İlk konteyner taşımasının 1956 yılında New Jersey Newark limanından Houston’a 58 konteynerle yapıldığı ve ilk transatlantik konteyner taşımasının ise 1966 yılında New York’dan Rotterdam’a gerçekleştiği kabul edilmektedir.¹⁴³ Buna göre *Ideal-X* ile 1956 yılında Newark,

¹³⁵ ADIGÜZEL, 2015, s. 10. Konteyner çeşitleri hakkında bilgi için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 11. Konteyner taşımacılığı, konteyner tarihçesi ve konteyner çeşitleri hakkında bilgi için bkz. Buğrahan BİCAN, *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk*, Ticaret Hukuku Monografileri, Seçkin Yayınları, Ankara, 2020, s. 42-55. Konteyner tarihçesi ve çeşitleri için ayrıca bkz. Nihal KOŞER, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2015, s. 8-17. Konteyner türleri hakkında bilgi için bkz. YAVAŞ, 2016, s. 24-26.

¹³⁶ Didem ALGANTÜRK LIGHT, “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. iur. Merih Kemal OMAĞ’a Armağan, Özel Sayı, Seçkin Yayıncılık, CİLT-III, C. 16, (2017), S. 2, s. 17-18.

¹³⁷ İnci DENİZ, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Doktora Tezi, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982, s. 4-6.

¹³⁸ ALHAN, 2023, s. 31-32.

¹³⁹ YAVAŞ, 2016, s. 24.

¹⁴⁰ KOŞER, 2015, s. 29.

¹⁴¹ CUMALIOĞLU, 2011, s. 150.

¹⁴² ADIGÜZEL, 2015, s. 11-12.

¹⁴³ Bu bilgi için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 8-9, dn. 3. Milletlerarası eşya taşımacılığında konteynerlerle taşımanın başlangıcı ve gelişimi hakkında bilgi için bkz. KULA, 2018, s. 91-93; YAVAŞ, 2016, s. 11-14; Nil KULA DEĞİRMENCİ, “What Would be the Possible Effects of Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules on the New

New Jersey'den Houston, Texas'a konteynerle ilk taşıma gerçekleştirilmiş, 1966 yılında ise ilk transatlantik taşıma yapılmıştır.¹⁴⁴ Doktrinde *Ideal-X* ile yapılan taşımanın bir devrimin başlangıcı ("*beginning of a revolution*") olduğu belirtilmiştir.¹⁴⁵ Konteyner devriminin¹⁴⁶, deniz yoluyla eşya taşımacılığında en önemli teknolojik gelişmelerden biri olduğu ifade edilmiştir.¹⁴⁷ 1960lı yılların ortalarından itibaren konteynerlerin kullanımının artmasıyla konteyner taşımacılığı yaygınlaşmıştır ve bu durumun gelecekte de devam etmesi öngörülmektedir.¹⁴⁸ Taşımanın çok büyük bir kısmı konteynerler ile yapılmaktadır.¹⁴⁹ Konteynerlerle taşıma, farklı taşıma modları arasında eşyayı aktarma bakımından sistemleri geliştiren teknolojik gelişmeler ile modern taşıma modelleri ve uygulamalarını oldukça etkilemiştir.¹⁵⁰ Taşıtanlar ve gönderilenler, farklı taşıma aşamalarında fiilen bu kişinin taşıyıp taşımadığına bağlı olmaksızın, eşyanın kapıdan kapıya taşınmasını üstlenen tek taraf olan MTO ile genelde muhatap olmak isterler.¹⁵¹ Konteynerlerle taşımanın artmasıyla milletlerarası multimodal eşya taşımaları artmıştır.¹⁵² Bunun nedeninin ise konteynerlerin yükleme, boşaltmadaki hızı ve maliyeti olduğu

Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods?", *BATİDER*, C. XXX, (2014), S. 2, s. 94-95; HOEKS, 2010, s. 2-3; Kurosh NASSERI, "The Multimodal Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 19, (1988), S. 2, s. 232-233.

¹⁴⁴ Stuart BEARE, "The Need for Change and the Preparatory Work of the CMI", *CMI Yearbook 2010*, s. 147, dn. 4 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

¹⁴⁵ Marc LEVINSON, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press, New Jersey, 2006, s. 1.

¹⁴⁶ Konteynerlerin ekonomik ve operasyonel avantajları nedeniyle 1950li yıllarda kullanılmasına ilişkin gelişmenin "*konteyner devrimi*" olarak isimlendirildiğine dair bkz. NASSERI, 1988, s. 232. Bu "*devrim*" hakkında detaylı bilgi için bkz. LEVINSON, 2006, s. 1 vd.

¹⁴⁷ Talal ALADWANI, "The Supply of Containers and "Seaworthiness"- The Rotterdam Rules Perspective", *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 42, (2011), S. 2, s. 186.

¹⁴⁸ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 4, paras. 5-6 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

¹⁴⁹ Oğuz YILMAZ, "Taşımanın En Az İki Değişik Taşıma Türü Uygulanarak Gerçekleştirilmesinde Karayolu Taşıyıcısının Durumu (CMR m.2)", *Legal Hukuk Dergisi*, (2008), S. 72, s. 4020.

¹⁵⁰ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 4, para. 7 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

¹⁵¹ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 4, para. 8 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

¹⁵² COŞKUN, 2018, s. 29; SPANJAART, 2017, s. 12-13; CİĞER, 2015, s. 163; SÖZER, 2011-2012, s. 467; CUMALIOĞLU, 2011, s. 144; HOEKS, 2010, s. 3-4; Monica BRIGNARDELLO, "Il Trasporto Multimodale", *Il trasporto marittimo di persone e di cose: Novità sulla unificazione della loro disciplina*, Convegno AIDIM, (2006), s. 1 http://www.aidim.org/pdf/Rel_Brignardello.pdf Erişim Tarihi: 22.12.2021; William DRISCOLL/ Paul B. LARSEN, "The Convention on International Multimodal Transport of Goods", *Tulane Law Review*, C. 57, (1982-1983), S. 2, s. 195; Gerald F. FITZGERALD, "The Proposed Convention on International Multimodal Transport of Goods: A Progress Report", *Canadian Yearbook of International Law*, C. 17, (1979), s. 247. Multimodal taşımanın, konteynerin ortaya çıkışından önce de var olmasına rağmen konteynerle taşımanın multimodal taşımayı geliştirdiğine dair bkz. ALHAN, 2023, s. 31.

ve böylece kapıdan kapıya taşıma imkanının söz konusu olduğu ifade edilmiştir.¹⁵³ Ayrıca konteynerlerin kolay bir şekilde bir araçtan diğerine aktarılabilmesi nedeniyle multimodal taşımaların geliştiğine yer verilmiştir.¹⁵⁴ Limandan limana yapılan taşıma kapıdan kapıya taşımaya dönüşmüştür ve farklı taşıma yöntemlerinde yer alan taşıyıcılar tarafından eşyanın ayrı ayrı taşınması usulü azalmıştır.¹⁵⁵ Gemilerle konteynerli taşımaların artması ve karayolu ve demiryolu gibi diğer taşıma türleriyle entegre edilmesiyle kapıdan kapıya taşıma türü artmıştır.¹⁵⁶ Konteynerlerle taşımada genellikle birden fazla taşıma modunun söz konusu olduğu ve taşımanın ilk ve son aşamasının genelde karayolu taşıma veya daha seyrek olarak demiryolu olduğu belirtilmiştir.¹⁵⁷ Konteynerler geliştikçe multimodal taşıma gelişmiş¹⁵⁸, multimodal taşıma geliştikçe konteynerlerin gelişimi etkilenmiştir.¹⁵⁹ Doktrinde belirtildiği üzere konteynerler, multimodal taşımanın ortaya çıkmasını kolaylaştırmış olsa da multimodal eşya taşımasının varlığı için konteynerlerle taşıma zorunlu olmayıp, bu tür taşımada, taşıma konusu eşya her zaman konteynerde taşınmayabilir veya unimodal taşımada konteynerlerle taşıma söz konusu olabilir.¹⁶⁰ Bu nedenle bir taşıma sözleşmesinde birden fazla taşıma modu öngörülmüş ise bu taşıma, eşyanın konteynerlere konulmuş olup olmaması fark etmeksizin multimodal taşıma olarak değerlendirilecektir ancak konteynerler ve multimodal taşıma arasındaki bağ belirgindir ve buna göre konteynerlerle taşımanın artmasıyla multimodal taşıma yaygınlaşmıştır.¹⁶¹

Doktrinde konteynerlerle taşımaya ilişkin pek çok avantajdan bahsedilmiştir. Buna göre konteynerler yüksek seviyede standartlaşmayı sağlamış ve eşyanın aktarılmasındaki pek çok teknik zorluğun üstesinden gelinmesine yardımcı olmuştur.¹⁶² Doktrinde konteyner taşımacılığının başlıca yararının taşımada zamandan ve masraflardan tasarruf olduğu belirtilmiştir.¹⁶³ Zaman tasarrufu masraflarda azalmayı sağladığı için doktrinde en önemli

¹⁵³ ADIGÜZEL, 2015, s. 2.

¹⁵⁴ YAVAŞ, 2016, s. 12-13.

¹⁵⁵ ADIGÜZEL, 2015, s. 15.

¹⁵⁶ AYGÜN, 2021, s. 166. Konteynerler ile kapıdan kapıya taşıma imkanı sunulduğuna dair bilgi için bkz. CUMALIOĞLU, 2011, s. 145.

¹⁵⁷ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 4 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021. Ayrıca bkz. HOEKS, 2010, s. 22, dn. 86.

¹⁵⁸ ERDEM, 2022, s. 103.

¹⁵⁹ ADIGÜZEL, 2015, s. 8. Konteyner ile multimodal taşımanın gelişimi arasında bağlantı olduğuna dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 59-60.

¹⁶⁰ HOEKS, 2010, s. 3. Her multimodal taşımada konteynerin kullanılmasının gerekmediği, konteynerlerin kullanıldığı tüm taşımaların multimodal taşıma olduğu yönünde bir sonuca varılamayacağına dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 59.

¹⁶¹ HOEKS, 2010, s. 3.

¹⁶² HOEKS, 2010, s. 2.

¹⁶³ DENİZ, 1982, s. 23.

avantaj olarak değerlendirilmiştir.¹⁶⁴ Yükleme, istif ve boşaltmayı hızlandırmıştır ve bu nedenle maliyeti azaltmıştır.¹⁶⁵ Taşımada hızı sağlayan unsur, konteynerlerin bir vasıttan diğerine kolayca aktarılabilmesi ve ayrıca konteyner gemilerinin taşıma kapasitesidir.¹⁶⁶ Gemilerin limanda harcadığı zaman azalmıştır.¹⁶⁷ Gönderen açısından da ambalajlama masraflarını azaltmaktadır.¹⁶⁸ Ambalaj masraflarından tasarruf, sigorta masraflarında azalma sağlanmakta, navlun ücretinde düşüş söz konusu olmaktadır.¹⁶⁹ Doktrinde bir diğer avantaj olarak konteynerlerin, dış risklere karşı sağladığı korumaya değinilmiştir. Buna göre konteynerler, eşyanın diğer yüklerle karışma ihtimalini, deniz ve hava şartlarından etkilenme riskini azaltmaktadır.¹⁷⁰ Ayrıca aktarma noktalarında eşyanın tekrar elleçlenmesine gerek kalmadığı için eşyanın hasarsız şekilde teslimini sağlama imkanı oluşturmaktadır.¹⁷¹ Dolayısıyla, bir diğer avantaj eşya hasarlarındaki azalmadır.¹⁷² Bunların yanı sıra doktrinde konteynerle taşımanın hırsızlığa karşı koruma sağladığına değinilmiştir.¹⁷³ Güvenlik sorunları önlenmekte, taşıma masraflarını azaltmakta ve yük elleçleme gibi aşamalarda hızı artırmaktadır.¹⁷⁴ Bu nedenlerle doktrinde konteynerle taşımanın, eşyanın hasar ve ziyaa maruz kalma riskini azalttığı ve bir araçtan diğerine aktarımında zamandan ve masraftan tasarruf sağladığı belirtilmiştir.¹⁷⁵ Benzer şekilde konteynerler ile taşıma etkinliği ve verimliliğinin arttığı, zaman tasarrufunun sağlandığı, eşyanın ziyaa ve hasara uğrama ihtimalinin azaldığı, ambalaj masrafı ve depolama giderlerinin azaldığına yer verilmiştir.¹⁷⁶

¹⁶⁴ Bu yönde görüş için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 16-17.

¹⁶⁵ ALGANTÜRK LIGHT, 2017, s. 18; CUMALIOĞLU, 2011, s. 145.

¹⁶⁶ DENİZ, 1982, s. 23.

¹⁶⁷ ADIGÜZEL, 2015, s. 9.

¹⁶⁸ ADIGÜZEL, 2015, s. 9.

¹⁶⁹ DENİZ, 1982, s. 21-22.

¹⁷⁰ CUMALIOĞLU, 2011, s. 145. Konteynerlerin eşyaya dış etkenlere karşı koruma sağladığına dair ayrıca bilgi için bkz. ALGANTÜRK LIGHT, 2017, s. 18; ADIGÜZEL, 2015, s. 9.

¹⁷¹ CUMALIOĞLU, 2011, s. 145.

¹⁷² DENİZ, 1982, s. 22.

¹⁷³ Eşyaların aktarılması sırasında hırsızlığın meydana gelme ihtimalinin azaldığına dair bkz. HOEKS, 2010, s. 2-3. Konteynerlerle eşya taşımanın güvenli olduğuna dair ayrıca bilgi için bkz. CUMALIOĞLU, 2011, s. 145. Hırsızlığa karşı koruma sağladığına, yükleme, boşaltma ve aktarmalardaki süreyi kısalttığına dair ayrıca bilgi için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 9. Ancak tüm konteynerin çalınması ile büyük çapta eşya kayıplarının doğduğuna dair bkz. DENİZ, 1982, s. 24-25.

¹⁷⁴ KULA, 2018, s. 92.

¹⁷⁵ BURDURLU AHLAT, 2020, s. 582. Yükleme ve boşaltma zamanı azaltılarak aktarma masraflarını azalttığı ve dış risklere karşı koruma sağladığına dair bkz. ALADWANI, 2011, s. 186.

¹⁷⁶ YAVAŞ, 2016, s. 37.

C. MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANACAK HUKUK KONUSUNDA ÖNGÖRÜLEMEZLİK

Günümüzde milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen yürürlükte olan bir konvansiyon bulunmamaktadır. Unimodal taşımaları düzenleyen yürürlükte olan çeşitli konvansiyonlar bulunmaktadır. Multimodal taşımanın büyük ölçüde unimodal konvansiyonlar tarafından yönetildiği veya en azından etkilendiği doktrinde savunulmaktadır.¹⁷⁷ Günümüz ticaret hayatında multimodal taşıma oldukça önemlidir ve bu nedenle bu konuda düzenleme yapılması gereklidir.¹⁷⁸ Multimodal taşımaların ticarete önemli bir taşıma yöntemi olması nedeniyle ulusal kanunlarda bu tür taşımalara yer verilmeye başlanmıştır.¹⁷⁹ Multimodal taşımayı düzenleyen çeşitli bölgesel/alt bölgesel düzenlemeler de söz konusudur.¹⁸⁰ Ancak milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen yürürlükte olan bir konvansiyon bulunmaması nedeniyle milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk konusunda öngörülemezlik bulunmaktadır.¹⁸¹ UNCTAD, günümüzdeki sorumluluk rejiminin taşıma modellerinde, teknoloji ve pazarda gerçekleşen gelişmeleri yansıtmadığını, multimodal taşımadan doğan ziya, hasar veya teslimde gecikmeden doğan sorumluluğa ilişkin yeknesak milletlerarası bir rejimin yürürlükte olmadığını, günümüzdeki hukuki çerçevenin unimodal taşımayı düzenleyen milletlerarası konvansiyonlar, çeşitli bölgesel/alt bölgesel anlaşmalar, ulusal hukuklar ve standart sözleşme hükümlerinden oluştuğunu; dolayısıyla, uygulanacak sorumluluk kuralları ve taşıyanın sorumluluğunun

¹⁷⁷ Simone LAMONT-BLACK, "Claiming Damages in Multimodal Transport: A Need for Harmonisation", *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 707.

¹⁷⁸ KULA DEĞİRMENCİ, 2010, s. 82.

¹⁷⁹ ADIGÜZEL, 2015, s. 43. Çeşitli ulusal kanunlarda multimodal taşımanın nasıl düzenlendiği hakkında bilgi için bkz. United Nations Conference on Trade and Development, Implementation of Multimodal Transport Rules, Report prepared by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27 June 2001, s. 32-53 https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2_en.pdf Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁸⁰ Çeşitli bölgesel düzenlemeler hakkında bilgi için bkz. United Nations Conference on Trade and Development, Implementation of Multimodal Transport Rules, Report prepared by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27 June 2001, s. 18-31 https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2_en.pdf Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁸¹ Milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen bir konvansiyon bulunmadığı için taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin parçalanmış olduğu ve öngörülemez olduğu hakkında bilgi için bkz. CİĞER, 2015, s. 164-165; HOEKS, 2010, s. 11, 12. Multimodal taşımaya ilişkin uluslararası bir düzenleme bulunmadığı için bu durumun multimodal taşıma operatörü olarak adlandırılan taşıyıcının sorumluluğunun karmaşıktığına dair görüş için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 2. Ayrıca unimodal taşıma sözleşmelerinin emredici nitelikte olması nedeniyle sözleşme hükümlerinin uygulama alanını kısıtladığı için bunun öngörülemezliğe neden olduğuna dair görüş için bkz. LAMONT-BLACK, 2012, s. 707. Öngörülemezliğin neden olacağı sonuçlar için bkz. KULA DEĞİRMENCİ, 2010, s. 82-83. Multimodal eşya taşımaya ilişkin bir düzenleme bulunmamasının olumsuz sonuçları hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 13-19.

kapsamı davadan davaya birbirinden çok farklı ve öngörülemez olduğunu belirtmiştir.¹⁸² UNCTAD, ayrıca parçalanmış ve karışık hukuki çerçevenin öngörülemezliğe neden olacağına ve bunun da işlem maliyetlerini artıracığına, gelişmekte olan ülkeler ve küçük ve orta ölçekli işletmeler bakımından endişenin söz konusu olduğuna, öngörülebilir hukuki çerçevenin yokluğunda bu işletmeler bakımından pazara adil erişimin ve milletlerarası ticarete katılımın daha zor olduğuna değinmiştir.¹⁸³

Doktrinde de uygulanacak hukukun tespit edilmesi bu sözleşmeler bakımından “*en önemli sorun*” olarak değerlendirilmiştir.¹⁸⁴ MTO’nun sorumluluğunun, milletlerarası unimodal taşıma konvansiyonları, bölgesel, ulusal veya MULTIDOC 95, FBL 1992 gibi sıkça kullanılan milletlerarası taşıma belgelerinin parçası haline getirilmiş UNCTAD/ICC Kuralları gibi standart sözleşme hükümlerine tabi olması ve ayrıca birbirinden farklı sorumluluk sistemlerinin benimsenmesi öngörülemezliğe ve hukuki belirsizliğe neden olmaktadır.¹⁸⁵ Multimodal taşıma sisteminin etkili bir şekilde işletilebilmesi ve geliştirilebilmesi için bu konuda yeknesak bir hukuki düzenlemenin bulunması gerektiğinin zorunlu olduğu doktrinde savunulmaktadır.¹⁸⁶ Multimodal taşımayı düzenleyen çeşitli bölgesel ve ulusal düzenlemeler, bu alanda yeknesaklığa ilişkin sorunu artırmaktadır.¹⁸⁷ Farklı ulusal düzenlemelerin taşımanın ve ticaretin yeknesaklığını engellediği, sigorta primlerini artırdığı belirtilerek, nihai amacın milletlerarası multimodal taşımaları düzenleyen milletlerarası bir sözleşmenin yapılması görüşü söz konusudur.¹⁸⁸ Doktrinde her ne kadar multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak bir düzenlemenin gerekliliği ifade edilse de, böyle bir düzenlemenin kabulü için mevcut taşıma hukuku konvansiyonlarının birbirine uyumlaştırılmasının gerekli olduğu savunulmuştur.¹⁸⁹ Buna göre taşıma hukukunun tümünden yeniden ele alınması gerektiği, aksi takdirde bu konuda yapılan her düzenlemenin, yürürlükte bulunan taşıma hukukuna ilişkin düzenlemeler ile çelişeceği ifade edilmiş ancak bu çalışmanın gücüne değinilmiştir.¹⁹⁰ Bu nedenle bir diğer

¹⁸² United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 7, para. 11 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

¹⁸³ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 10, para. 14 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

¹⁸⁴ Bu yöndeki değerlendirme için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 103.

¹⁸⁵ Theodora NIKAKI, “Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?”, *Journal of Air Law and Commerce*, C. 78, (2013), S. 1, s. 71-72.

¹⁸⁶ KULA DEĞİRMENCİ, 2010, s. 82-83.

¹⁸⁷ KULA, 2018, s. 110; KULA DEĞİRMENCİ, 2014, s. 97.

¹⁸⁸ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 104.

¹⁸⁹ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 32.

¹⁹⁰ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 220.

önerinin unimodal taşıma konvansiyonlarının açıkça düzenlediği multimodal taşımalar hariç tutularak multimodal taşıma sözleşmesini düzenleyen bir konvansiyonun düzenlenmesi olabileceği şeklinde belirtilmiştir.¹⁹¹ Ayrıca mevcut unimodal taşıma konvansiyonlarının da multimodal taşımaya ilişkin hükümlerinin yeniden değerlendirilerek, yürürlükte bulunan diğer konvansiyonların hükümleri ile uyumlaştırılabileceği savunulmuştur.¹⁹²

III. MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN DÜZENLEMELER

A. UNIDROIT, CMI VE ICC TARAFINDAN HAZIRLANAN KURALLAR

Multimodal eşya taşıma sözleşmelerinin düzenlenmesine ilişkin çeşitli çalışmalar yapılmıştır.¹⁹³ CMI¹⁹⁴ (Uluslararası Denizcilik Komitesi) tarafından 1911 ve 1913 konferanslarında “*through carriage*” isimli taşıma türüne dikkat çekilmiş ve bunun sonucunda deniz yoluyla taşıma aşaması içeren multimodal taşıma “*Code international d’affrètement*” metninde düzenlenmiştir ancak bu öneri reddedilmiştir.¹⁹⁵ UNIDROIT¹⁹⁶, 1930larda multimodal taşımaya ilişkin düzenleme oluşturma konusunda çalışmalara başlamıştır ancak konteynerle taşıma başlangıcına kadar bu konuya öncelik verilmemiştir.¹⁹⁷ CMI tarafından 1948 ve 1949’da iki andlaşma taslağı hazırlanmıştır.¹⁹⁸ UNIDROIT’in çalışmasının sonucu olarak 1948 yılında Bagge Taslağı ve 1961 yılında CMR’den esinlenilmiş olan ve ağ sisteminin¹⁹⁹ benimsendiği taslağın bazı değişikliklerle 1965 yılında dönüşen UNIDROIT Taslağı ortaya çıkmıştır.²⁰⁰ CMI, UNIDROIT Taslağının yayınlandığı sırada üç tane taslak hazırlamıştır.²⁰¹ CMI, multimodal taşımaya ilişkin hukuki sorunlara dair araştırmalar yapmaya başlamış ve 1967 yılında Cenova Taslak Konvansiyonu ve 1969 yılında Tokyo Kuralları oluşturulmuştur.²⁰² Cenova Taslağı’na yapılan itirazlar dikkate alınarak Tokyo Kuralları hazırlanmıştır.²⁰³ UNIDROIT tarafından 1965 yılında hazırlanan Taslak ve CMI tarafından

¹⁹¹ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 220.

¹⁹² BURDURLU AHLAT, 2024, s. 220.

¹⁹³ Bu çalışmalar hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 19-25.

¹⁹⁴ Comité Maritime International.

¹⁹⁵ HOEKS, 2010, s. 19-20.

¹⁹⁶ Institut International pour L’unification du Droit Privé.

¹⁹⁷ HOEKS, 2010, s. 20.

¹⁹⁸ AMASYA, 2007, s. 261.

¹⁹⁹ Sorumluluk sistemleri bu çalışmada sayfa 32-34 arasında incelenmektedir.

²⁰⁰ HOEKS, 2010, s. 20. UNIDROIT tarafından CMR’den esinlenerek bir taslak hazırlandığına dair ayrıca bilgi için bkz. AMASYA, 2007, s. 261.

²⁰¹ AMASYA, 2007, s. 261.

²⁰² HOEKS, 2010, s. 20.

²⁰³ AMASYA, 2007, s. 261-262.

1969 yılında hazırlanan Tokyo Kuralları pek çok bakımdan farklıdır.²⁰⁴ Buna göre UNIDROIT Taslağı, CMR’ye dayanmakta ve konteynerlerle taşımaya ilişkin kombine taşımayı düzenlerken Tokyo Kuralları, Lahey Kuralları’na dayanmakta ve deniz yolu aşamasını içeren kombine taşımaları düzenlemektedir.²⁰⁵ 1970 yılında Tokyo Kuralları ve UNIDROIT Taslağı, UNIDROIT tarafından yapılan bir toplantıda değerlendirilmiş ve sonuç olarak “*Draft Convention on the International Combined Transport of Goods*” veya Roma Taslağı oluşturulmuştur.²⁰⁶ Taslak, ECE ve IMCO tarafından hazırlanan toplantıda tartışılmış ve bunun sonucunda 1972 yılında diğer bir taslak konvansiyon olan TCM²⁰⁷ (*Draft Convention on the International Combined Transport of Goods*) ortaya çıkmıştır.²⁰⁸ Ancak bu taslak da diğer taslaklar gibi başarılı olamamıştır.²⁰⁹ Bunun nedeninin ise TCM’nin sorumluluk sistemi olarak hem ağ sistemi hem de birlik sistemini önermesi ve en büyük sorun olarak da gelişmekte olan ülkelerin karşı olması olarak belirtilmiştir.²¹⁰ Ayrıca taslak konvansiyonların yapıldığı dönemde içerdiği hükümler bakımından yetersiz olduğu ve bu nedenle başarısızlığa uğradığı doktrinde savunulmuştur.²¹¹ Ancak taslak konvansiyonların multimodal taşımaya ilişkin bir standart oluşturma çabasına yönelik adımlar olması açısından doktrinde önemli oldukları belirtilmiştir.²¹² ICC²¹³ (Milletlerarası Ticaret Odası) tarafından 1975 tarihinde hazırlanan Kombine Taşıma Belgesi Hakkında Yeknesak Kurallar (*Uniform Rules for a Combined Transport Document*)²¹⁴, Tokyo Kuralları ve TCM’ye dayanmaktadır.²¹⁵ Taraflar taşıma sözleşmelerinde bu Kurallar’ı sözleşmeye dahil edebilmekte ve böylece Kurallar, sözleşme hükmü niteliğinde olmaktadır.²¹⁶ Kurallar, uygulamada sıklıkla kullanılan FIATA²¹⁷ tarafından

²⁰⁴ HOEKS, 2010, s. 20.

²⁰⁵ HOEKS, 2010, s. 20.

²⁰⁶ HOEKS, 2010, s. 20.

²⁰⁷ Transport Combiné de Marchandises. TCM’nin “Eşyanın Kombine Taşınması Hakkında Andlaşma Taslağı” şeklinde çevirisi için bkz. AMASYA, 2007, s. 262. Bu Taslak Konvansiyon hakkında bilgi için bkz. NASSERI, 1988, s. 234-237.

²⁰⁸ HOEKS, 2010, s. 20.

²⁰⁹ HOEKS, 2010, s. 20. TCM’nin milletlerarası alanda genel bir kabul görmediğine ve başarısız olduğuna dair ayrıca bilgi için bkz. AMASYA, 2007, s. 262.

²¹⁰ HOEKS, 2010, s. 20.

²¹¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 42.

²¹² ADIGÜZEL, 2015, s. 42.

²¹³ International Chamber of Commerce.

²¹⁴ International Chamber of Commerce, Uniform Rules for a Combined Transport Document (1975), Publication No. 298. Bu Kurallar hakkında bilgi için bkz. ALHAN, 2023, s. 70-71; ADIGÜZEL, 2015, s. 43-45; Hugh M. KINDRED/ Mary R. BROOKS, *Multimodal Transport Rules*, Kluwer Law International, The Hague, 1997, s. 35-36; MANKABADY, 1983, s. 122-123; DRISCOLL/LARSEN, 1982-1983, s. 199, 208-209.

²¹⁵ ADIGÜZEL, 2015, s. 45; HOEKS, 2010, s. 23; AMASYA, 2007, s. 262.

²¹⁶ ADIGÜZEL, 2015, s. 43-44. 1975 tarihli Kombine Taşıma Belgesi Hakkında Yeknesak Kurallar’ın milletlerarası taşımacılıkta pek çok taşıma belgesine dahil edildiğine dair bilgi için bkz. AMASYA, 2007, s. 262.

²¹⁷ The International Federation of Freight Forwarders’ Associations.

hazırlanan FBL ve BIMCO²¹⁸ tarafından hazırlanan COMBIDOC gibi taşıma belgelerine dahil edilmektedir.²¹⁹

B. 1980 TARİHLİ MİLLETLERARASI MULTİMODAL TAŞIMALARA İLİŞKİN BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KONVANSİYONU

1. 1980 Tarihli Milletlerarası Multimodal Taşımalara İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgi

Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.1/1 hükmünde milletlerarası multimodal taşımanın tanımına ve m.1/3 hükmünde multimodal taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmiştir. Multimodal taşıma, farklı ülkeler arasında gerçekleşen en az iki farklı taşıma modunun öngörüldüğü ve taşımanın MTO tarafından yapıldığı taşıma olarak tanımlanmıştır. Konvansiyon m.1/1 hükmü unimodal taşıma sözleşmesinde, bu sözleşmenin ifası amacıyla yapılan teslim ve tesellüm taşımalarının bu taşımayı multimodal taşıma haline getirmediğini düzenlemektedir. Multimodal taşıma sözleşmesinin tanımının yapıldığı m.1/3 hükmünde ise taşımanın ücret karşılığı gerçekleştirileceği düzenlenmektedir. Konvansiyon m.2(a)²²⁰ hükmü uyarınca eşyanın MTO tarafından teslim alındığı veya Konvansiyon m.2(b)²²¹ hükmü uyarınca MTO tarafından eşyanın teslim edileceği yer ülkesinin taraf ülke olması²²² aranmaktadır. Eşyanın tanımı açıkça yapılmamış ancak Konvansiyon m.1/7²²³ hükmünde gönderen tarafından sağlanan konteyner, palet ve benzeri taşıma veya paketleme vasıtalarının eşya kapsamında olduğu öngörülmüştür. Konvansiyon m.1/2²²⁴ hükmünde MTO'nun tanımı yapılmıştır. Doktrinde multimodal taşıma operatörü kavramının kullanılmaması yönünde görüşler bulunmaktadır.²²⁵ Operatör kavramıyla multimodal taşıyıcının sözleşmenin yanı sıra üstlenmiş olduğu hizmetlere, örneğin taşımalar arası depolama imkanı sunma gibi hizmetlere odaklanıldığı belirtilmiş ve Konvansiyon'da operatör kavramına yer verilmesiyle multimodal

²¹⁸ Baltic and International Maritime Council.

²¹⁹ HOEKS, 2010, s. 23; AMASYA, 2007, s. 262.

²²⁰ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.2(a): “The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State, or”

²²¹ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.2(b): “The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State.”

²²² Taşımanın iki taraf devlet arasında yapılmasının aranmayarak, bir ülkenin taraf olmasının yeterli sayılmasının Multimodal Taşıma Konvansiyonu'na geniş uygulama sağlamak amacıyla olduğuna dair bilgi için bkz. ARKAN, 1982, s. 32.

²²³ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.1/7: “ “Goods” includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.”

²²⁴ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.1/2: ““Multimodal transport operator” means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.”

²²⁵ HOEKS, 2010, s. 63.

taşıma sözleşmesinin yalnızca bir taşıma sözleşmesi olduğunun göz ardı edildiği savunulmuştur.²²⁶

Konvansiyon m.5/1²²⁷ hükmü uyarınca multimodal taşıma senedi, devredilebilir veya devredilemez şekilde düzenlenebilir. Bu hükümde kullanılan “*shall issue a multimodal transport document*” ifadesi nedeniyle taşıma senedinin düzenlenmesi zorunludur. Gönderen, yalnızca belgenin devredilebilir niteliğe sahip olup olmaması konusunda seçim hakkına sahiptir.²²⁸ Ancak eğer gönderen taşıma senedinin düzenlenmesini talep etmez ise bu durumda taşıma sözleşmesinin geçerliliği etkilenmemektedir.²²⁹ Dolayısıyla doktrinde de taşıma senedinin düzenlenmemiş olmasının taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemediği²³⁰ ve Konvansiyon’un uygulanmaması sonucuna neden olmadığı belirtilmiştir.²³¹ Multimodal taşıma senedinde bulunması gerekenler, Konvansiyon m. 8/1(a) ila (o) bentlerinde düzenlenmiştir. Konvansiyon m.8/2²³² hükmü uyarınca m.8/1 hükmünde belirtilen şartlardan birinin veya daha fazlasının bulunmaması durumunda Konvansiyon m.1/4 hükmünde belirtilen özelliklere sahip olması koşuluyla belge multimodal taşıma belgesi sayılacaktır.²³³

Bu Konvansiyon, Hamburg Kuralları’ndan etkilenmiş olup, Konvansiyon’da Hamburg Kuralları’na benzer hükümler öngörülmüştür.²³⁴ Konvansiyon, multimodal taşımaya ilişkin spesifik hükümler öngörüldüğü kısımlarda Hamburg Kuralları’ndan ayrılmıştır.²³⁵ Konvansiyon’da taşıyıcının sorumluluğu bakımından birlik sorumluluk sistemi öngörülmüş, bütün taşıma için tek bir taşıma belgesinin düzenlenmesi öngörülmüş ve MTO’nun sorumluluğu bakımından ise eşyanın kendisinde bulunduğu bütün zamanı kapsayacak şekilde öngörülmüştür.²³⁶ Buna göre sorumluluk tek bir ilkeye bağlanmış iken, tazminat miktarı, zararın meydana geldiği yerin belli olup olmamasına göre farklı şekilde hesaplanması kabul edildiği için sınırlı ağ sistemi benimsenmiştir.²³⁷ MTO’nun sorumluluk limitini düzenleyen

²²⁶ HOEKS, 2010, s. 63.

²²⁷ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.5/1: “*When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.*”

²²⁸ ARKAN, 1982, s. 35, dn. 27.

²²⁹ ERDEM, 2022, s. 109.

²³⁰ ÖZDEMİR, 2006, s. 88.

²³¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 50.

²³² Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.8/2: “*The absence from the multimodal document of one or more of the particulars referred to in paragraph 1 of this article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 4 of article 1.*”

²³³ CUMALIOĞLU, 2011, s. 156, dn. 501.

²³⁴ ADIGÜZEL, 2015, s. 48.

²³⁵ HOEKS, 2010, s. 21.

²³⁶ HOEKS, 2010, s. 21.

²³⁷ ARKAN, 1982, s. 40.

hüküm Konvansiyon m.18 hükmünde yer almaktadır. Bu madde uyarınca sorumluluk limitleri, multimodal taşımanın deniz yolu veya iç su yoluyla taşımayı da içermesi halinde ve içermemesi halinde farklı limitlere tabi olacaktır. Buna ilişkin düzenlemeler, Konvansiyon m.18/1²³⁸ ve m.18/3²³⁹ hükümlerinde yer almaktadır. Ayrıca kayıp veya hasarın meydana geldiği yer belli ise bu durumda MTO'nun sorumluluk limiti Konvansiyon m.19²⁴⁰ hükmüne göre belirlenecektir.

Bu noktada sorumluluk sistemlerine kısaca değinmek gereklidir. Buna göre birlik sistemi (“*uniform liability*”), ağ sistemi (“*network liability*”) ve sınırlı ağ sistemi (“*modified network liability*”) bulunmaktadır. Birlik sisteminde taşımanın hangi aşamasında kayıp, hasar veya gecikmenin meydana geldiğine bakılmadan sorumluluğa aynı kurallar uygulanır.²⁴¹ Uygulanacak sorumluluk hükümlerinin öngörülebilir olması ve hasarın meydana geldiği yerin tespitine bağlı olmaması nedeniyle birlik sorumluluk sisteminin avantajı basitlik ve şeffaflık olarak değerlendirilmiştir.²⁴² Ancak farklı unimodal sorumluluk rejimlerinin farklı düzenlemeleri taşıyan (MTO) bakımından iki ana soruna neden olabileceği belirtilmiştir.²⁴³ Buna göre ilk olarak, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler bakımından o taşıma aşaması için taşıyanın lehine hükümler söz konusu olabilir ancak birlik sisteminde kayıp, hasar veya gecikmenin taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğine bakılmadığı için diğer rejim ile kıyaslandığında taşıyanın sorumluluğu artabilecektir.²⁴⁴ İkinci olarak, multimodal taşıma

²³⁸ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.18/1: “*When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.*”

²³⁹ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.18/3: “*Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.*”

²⁴⁰ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.19: “*When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.*”

²⁴¹ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 16, para. 45 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁴² United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 17, para. 46 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁴³ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 17, para. 47 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁴⁴ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January

sözleşmesinin taşıma aşamalarının ifası için MTO ve unimodal taşıyanlar ile sözleşme yapıldığında MTO'nun sorumluluğu yeknesak kurallara göre belirlenecek ancak unimodal alt taşıyıcıya rücu etmek isteyebilecektir ve bu durumda unimodal alt taşıyıcı bazı durumlarda yeknesak kurallara nazaran lehe hükümler öngören unimodal sorumluluk hükümlerine dayanabilecek ve böylece MTO için rücu sorunu doğabilecektir.²⁴⁵ Ağ sisteminde ise kayıp, hasar veya gecikmenin meydana geldiği taşıma aşaması dikkate alınarak o taşıma aşamasına ilişkin kurallar uygulanacak olup, eğer kayıp, hasar veya gecikmenin meydana geldiği yer tespit edilemez ise alternatif uygulanacak kurallar bulunmaktadır.²⁴⁶ MTO'nun sorumluluğu kayıp, hasar veya gecikmenin taşımanın hangi aşamasında meydana geldiyse o aşamaya uygulanacak hükümlere göre belirleneceği için birlik sisteminde bahsedilen rücu sorunu olmayacaktır.²⁴⁷ Bu sistemin dezavantajı ise uygulanacak sorumluluk kurallarının öngörülemez olmasıdır.²⁴⁸ Ayrıca kayıp veya hasarın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğinin tespit edilemediği durumlarda bu sistemde sorunlar meydana gelmektedir.²⁴⁹ Kayıp veya hasarın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğinin tespit edilememesi durumu konteyner kullanımının doğal sonucudur.²⁵⁰ Hasarın kademeli olarak meydana geldiği ve birden fazla taşıma moduna yayıldığı durumda da hangi hukukun uygulanacağını tespiti zor olacaktır.²⁵¹ Sınırlı ağ sisteminde ise birlik sistemi ve ağ sisteminin en iyi kısımları birleştirilmeye çalışılmıştır.²⁵² Bu sistemde bazı kurallar kayıp, hasar veya gecikmenin hangi aşamada meydana geldiğine bakılmaksızın uygulanacak ancak bazı kurallar ise kayıp, hasar veya gecikmenin hangi aşamada

2003, s. 17, para. 47 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁴⁵ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 17, para. 47 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁴⁶ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 17, para. 49 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁴⁷ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 17, para. 51 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁴⁸ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 17, para. 51 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁴⁹ HOEKS, 2010, s. 29.

²⁵⁰ HOEKS, 2010, s. 29.

²⁵¹ HOEKS, 2010, s. 29.

²⁵² HOEKS, 2010, s. 30.

meydana geldiğine göre uygulanacaktır.²⁵³ Bu sistem ile birlik sistemi ve ağ sistemi arasında uzlaşmanın sağlanması amaçlanmaktadır.²⁵⁴ Bu yaklaşımın olası avantajının ihtilaflı görüşler ve çıkarların dikkate alınması olduğu, olası dezavantajının ise hükümlerinin uygulanmasının karışık olabileceği ve ne birlik sisteminin bütün yararlarını sağlayacağı ne de ağ sistemini savunanların endişelerini tamamen azaltacağı şeklinde ifade edilmiştir.²⁵⁵ Multimodal Taşıma Konvansiyonu ve UNCTAD/ICC Kuralları'nda benimsenen sorumluluk rejimleri, son yıllarda benimsenen bölgesel, alt bölgesel, ulusal hukukları etkilemiştir.²⁵⁶

Konvansiyon m. 28/1²⁵⁷ hükmü uyarınca multimodal taşıma sözleşmesi veya multimodal taşıma belgesiyle Konvansiyon'un hükümlerinin aksi kararlaştırılmaz. Konvansiyon m. 28/2²⁵⁸ hükmü uyarınca MTO'nun sorumlulukları ve yükümlülükleri artırılabilir. Konvansiyon m.2 hükmü kapsamındaki taşıma sözleşmelerine Konvansiyon m.3/1²⁵⁹ hükmü uyarınca Konvansiyon hükümleri zorunlu olarak uygulanacaktır. Konvansiyon m.3/1 hükmünde m.2 anlamında multimodal taşıma sözleşmesinin yapılması durumunda bu sözleşmeye Konvansiyon'un hükümlerinin zorunlu olarak uygulanacağı belirtilmiştir. Konvansiyon m.38²⁶⁰ hükmü uyarınca Konvansiyon'da yer alan 26. ve 27. maddelerde düzenlenen yargı

²⁵³ Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK, "Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions" in *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"*, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Springer Verlag, Berlin Heidelberg, 2011, s. 123.

²⁵⁴ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 18, para. 53 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁵⁵ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 18, para. 53 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁵⁶ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 18, para. 54 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁵⁷ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.28/1: "Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void."

²⁵⁸ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.28/2: "Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the multimodal transport operator may, with the agreement of the consignor, increase his responsibilities and obligations under this Convention."

²⁵⁹ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.3/1: "When a multimodal transport contract has been concluded which according to article 2 shall be governed by this Convention, the provisions of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract."

²⁶⁰ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.38: "If, according to articles 26 or 27, judicial or arbitral proceedings are brought in a Contracting State in a case relating to international multimodal transport subject to this Convention which takes place between two States of which only one is a Contracting State, and if both these States are at the time of entry into force of this Convention equally bound by another international convention, the court

yetkisi ve tahkimle ilgili hükümler bakımından bu hükümlerin uluslararası unimodal taşımaları düzenleyen bir konvansiyonda yer alan hükümlere göre öncelikli olduğu öngörülmüştür.²⁶¹ Konvansiyon'un m.30/4²⁶² hükmünde Konvansiyon'un uygulama alanına girmeyen taşımalar belirtilmiştir.

2. 1980 Tarihli Milletlerarası Multimodal Taşımalara İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun Başarısızlık Nedenleri

Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.36/1²⁶³ hükmü uyarınca Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi için en az otuz ülkenin Konvansiyon'a taraf olması şartı aranmaktadır. Bu şart gerçekleşmediği için Konvansiyon yürürlüğe girmemiştir. Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmemesinin nedenlerine doktrinde yer verilmiştir. Buna göre bu nedenler arasında Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi için otuz devletin taraf olması gerektiğine dair hükümde otuz sayısının yüksek olması²⁶⁴, Konvansiyon'un Hamburg Kuralları'na dayanması²⁶⁵ ve multimodal taşımanın Konvansiyon'un hazırlandığı dönemlerde günümüze göre daha az önemli olması ve bu nedenle Konvansiyon'un zamansal olarak²⁶⁶ talihsiz olması şeklinde belirtilmiştir.²⁶⁷ Ayrıca taraflarla bu konuda yeterince görüşmenin yapılmadığına dair eleştiriler bulunmaktadır.²⁶⁸ Hamburg Kuralları'nın taşıyan lehine olmadığı ve gelişmiş ülkelerin bu nedenle Konvansiyon'a taraf olmadığı belirtilmiştir.²⁶⁹ Doktrinde Hamburg Kuralları'nı onaylamayan bir devletin büyük ihtimalle bu Konvansiyon'u

or arbitral tribunal may, in accordance with the obligations under such convention, give effect to the provisions thereof."

²⁶¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 52.

²⁶² Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.30/4: "Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods."

²⁶³ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.36/1: "This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary."

²⁶⁴ Bu sayının yüksek olduğuna dair görüş için bkz. KULA DEĞİRMENCİ, 2010, s. 84; HOEKS, 2010, s. 21.

²⁶⁵ ADIGÜZEL, 2015, s. 48; NASSERI, 1988, s. 241-242; ARKAN, 1982, s. 30, 47; DRISCOLL/LARSEN, 1982-1983, s. 245. Konvansiyon'un Hamburg Kuralları'nı temel alan hükümleri için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 50-51; MANKABADY, 1983, s. 127-128, 129-130, 132, 133; DRISCOLL/LARSEN, 1982-1983, s. 223-227, 228-230, 232-235, 238-239, 242; ARKAN, 1982, s. 42, s. 43-46. Hamburg Kuralları'nın, Konvansiyon'a önemli bir model olduğuna dair görüş için bkz. DRISCOLL/LARSEN, 1982-1983, s. 211-212. Konvansiyon'un Hamburg Kuralları ile daha yakın olduğuna dair bkz. Ewan McKENDRICK (ed.), Goode on Commercial Law, 4th edition, Penguin Books, London, 2010, s. 1180.

²⁶⁶ Konvansiyon'un hazırlandığı zamanlarda konteynerlerle taşımanın yeterince gelişmemiş olmadığı belirtilerek zamanlamaya ilişkin eleştiri için bkz. HOEKS, 2010, s. 22; BRIGNARDELLO, 2006, s. 4.

²⁶⁷ HOEKS, 2010, s. 21-22.

²⁶⁸ KULA DEĞİRMENCİ, 2010, s. 84; BRIGNARDELLO, 2006, s. 4.

²⁶⁹ HOEKS, 2010, s. 21.

onaylamayacağı öngörülmüştür.²⁷⁰ Gerçekten de Hamburg Kuralları'na taraf olmayan pek çok devlet, Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nu da onaylamak istememiştir.²⁷¹ Hamburg Kuralları hükümlerine dayanan bu Konvansiyon'un başarılı olma ihtimalinin azlığı doktrinde vurgulanmıştır.²⁷² Deniz ticaretinde önde gelen devletlerden hiçbiri Hamburg Kuralları'na taraf değildir.²⁷³ Bu durum da Konvansiyon'un yürürlüğe girmemesi sebepleri arasında gösterilmektedir.²⁷⁴ Bunların yanı sıra MTO'nun sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin karışık olduğuna dair görüş bulunmaktadır.²⁷⁵ MTO'nun sorumluluğu için öngörülen limitlerin yüksek olduğuna dair multimodal taşıma operatörlerinin ve deniz ticareti sektörünün görüşü söz konusudur.²⁷⁶ Sorumluluk temelinin 1968 tarihli Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol²⁷⁷ (Lahey-Visby Kuralları) yerine Hamburg Kuralları'na dayanması, sorumluluğun limitinin yüksek olması, Konvansiyon tarafından öngörülen birlik sistemi²⁷⁸ ve bu sistemin MTO ve alt taşıyıcı arasında rücuyla ilişkin sorunlara neden olabileceği ve taşımanın zorunlu sorumluluğa tabi tutulması şeklinde nedenler belirtilmiştir.²⁷⁹ Konvansiyon'un hükümlerinin tarafların iradesine bakılmadan uygulanacak olmasına yönelik çeşitli ülkelerin eleştirisi söz konusudur.²⁸⁰ Birçok devlet zorunlu olarak uygulanacak bir konvansiyonun onaylanmasının zor olduğunu belirtmiştir.²⁸¹

²⁷⁰ ARKAN, 1982, s. 47.

²⁷¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 49.

²⁷² KULA DEĞİRMENÇİ, 2010, s. 85; HOEKS, 2010, s. 21; ARKAN, 1982, s. 47. Bu konudaki çeşitli tartışmalar için bkz. NASSERI, 1988, s. 242-246. Multimodal Taşıma Konvansiyonu'na Amerika Birleşik Devletleri'nin taraf olması durumunda bu durumun diğer devletleri etkileyebileceği ve onların da taraf olabileceği yönünde bkz. NASSERI, 1988, s. 244. Amerika Birleşik Devletleri'nin bu Konvansiyon'a taraf olmasının hem ekonomik çıkarları için uygun olduğuna hem de bu alanda milletlerarası yeknesaklığın oluşturulmasındaki rolünü artıracığına dair görüş için bkz. NASSERI, 1988, s. 253. Hamburg Kuralları'na yönelik doktrinde eleştirilerin bulunduğu, taşıyanın sorumluluğu Lahey-Visby Kuralları'na göre ağırlaştırıldığı ve eleştirilenin özellikle teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin terkedilmesine ilişkin olduğuna dair bilgi için Emine YAZICIOĞLU, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000, s. 8-9. Taşıyanın teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin terk edilmesinin Hamburg Kuralları ile öngörülen en önemli değişikliklerden biri olduğuna dair bkz. James J. DONOVAN, "The Hamburg Rules: Why a New Convention on Carriage of Goods by Sea", *The Maritime Lawyer*, C. 4, (1979), S. 1, s. 5.

²⁷³ YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 7.

²⁷⁴ ADIGÜZEL, 2015, s. 49.

²⁷⁵ BRIGNARDELLO, 2006, s. 3.

²⁷⁶ BRIGNARDELLO, 2006, s. 3-4.

²⁷⁷ Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading. Lahey-Visby Kuralları metni için bkz. Kübra YETİŞ ŞAMLI, *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008, s. 241-245.

²⁷⁸ Sorumluluk sisteminin ağ sistemi olarak benimsenmesi gerektiğine dair farklı devletlerin görüşleri hakkında bilgi için bkz. AKIN, 1984, s. 54-58. Ancak Akın, Konvansiyon'un çağın ilkeleri, teknolojisi, ticari ve ekonomik gelişmeleri ile taşımacılığa yeni boyut getirdiği görüşündedir. Bkz. AKIN, 1984, s. 60-61.

²⁷⁹ HOEKS, 2010, s. 21-22.

²⁸⁰ Bu konuda bilgi için bkz. ARKAN, 1982, s. 47.

²⁸¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 49.

Hollanda, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları aşamasında Taslak Belgesi'nin kapıdan kapıya uygulanmasına ilişkin görüşlerini belirtirken Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nda birlik sisteminin benimsendiğini, bu durumun en önemli avantajlarının uygulanmasındaki kolaylık ve sonucun öngörülebilirliği olduğunu ancak Konvansiyon'un hükümlerinin tarafların uygulamalarından oldukça ayrılması nedeniyle Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmediğinin savunulabileceğini belirtmiştir.²⁸² Ayrıca bu Konvansiyon'un unimodal taşıma konvansiyonlarıyla birlikte var olabilmesi için unimodal taşıma konvansiyonlarının uygulama alanlarını düzenleyen hükümlerinin bu konvansiyonların sadece belirli bir unimodal taşıma sözleşmesine uygulanması yönünde sınırlandırılmasına ve taşıma modunun multimodal taşıma sözleşmesinin bir parçası olması durumunda bu konvansiyonların uygulanamayacağına ilişkin değişiklik yapılması gerektiğini belirtmiştir.²⁸³ UNCTAD²⁸⁴ (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) tarafından 2003 yılında bir anket yapılmıştır.²⁸⁵ Ankete katılanların bu Konvansiyon'u desteklememe sebepleri arasında Konvansiyon'un karışık olması, Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi için aranan sayının yüksek olması, öncü denizci devletlerin Konvansiyon'a ilgi göstermemesi, Konvansiyon'un Hamburg Kuralları ile yakından ilişkilendirilmesi, multimodal taşımanın pazar payının günümüze göre daha önemsiz olması ve bu nedenle Konvansiyon'un zamanlaması gibi sebepler bulunmaktadır.²⁸⁶ Doktrinde bu Konvansiyon'un büyük ihtimalle yürürlüğe girmeyeceği ifade edilmektedir.²⁸⁷ Doktrinde her ne kadar bu Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi mümkün

²⁸² United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 6, para. 5 (18) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

²⁸³ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 6, para. 5 (19) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

²⁸⁴ United Nations Conference on Trade and Development.

²⁸⁵ Bu anket için bkz. International regulation of liability for multimodal transport, UNCTAD Questionnaire on multimodal transport regulation, s. 4-8 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/quest-unctad-eng_1.pdf Erişim Tarihi: 30.06.2023; United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 32-36 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁸⁶ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 12, paras. 23-25 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁸⁷ Bu görüş için bkz. NIKAKI, 2013, s. 70.

gözükmese de yeni bir multimodal taşıma konvansiyonunun hazırlanmasında örnek teşkil edebileceği savunulmuştur.²⁸⁸

C. 1992 TARİHLİ UNCTAD/ICC KURALLARI

1992 yılında UNCTAD/ICC Kuralları²⁸⁹ (*UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*) hazırlanmıştır²⁹⁰ ve Kombine Taşıma Belgesi Hakkında Yeknesak Kurallar'ın yerini almıştır.²⁹¹ Bu Kurallar'da Kombine Taşıma Belgesi Hakkında Yeknesak Kurallar'ından farklı olarak kombine taşıma kavramı yerine multimodal taşıma kavramına²⁹² yer verilmiş ve taşıyıcı da multimodal taşıma operatörü olarak adlandırılmıştır.²⁹³ UNCTAD/ICC Kuralları m.1.1²⁹⁴ hükmü uyarınca Kurallar'ın uygulanması için taşıma senedinin düzenlenmesi gerekli değildir, multimodal taşımaya veya unimodal taşımaya tarafların aralarındaki taşıma sözleşmesinde bu Kurallar'a atıf yapmalarıyla uygulanabilirler. UNCTAD/ICC Kuralları m.1.1 hükmüne ilişkin yapılan açıklamada bu Kurallar'a atıf yapılmadığında uygulanmayacakları belirtilmiştir. Ayrıca unimodal taşıma öngörüldüğünde veya limandan limana taşıma söz konusu olduğunda Kurallar'a atıf yapılabileceğine yer verilmiştir. Bu nedenle UNCTAD/ICC Kuralları m.1.1 uyarınca tarafların aralarındaki taşıma sözleşmelerinde Kurallar'a atıf yapması Kurallar'ın uygulanabilmesi için yeterlidir. Doktrinde iradenin mutlaka açıkça beyan edilmesinin gerekmediği, m.1.1 hükmünde öngörülen “*başka suretle*” kavramının, tarafların zımni veya farazi irade beyanlarını da kapsadığı savunulmuştur.²⁹⁵ Bu noktada önemli olan tarafların karşılıklı irade beyanlarının birbirine

²⁸⁸ ALHAN, 2023, s. 67.

²⁸⁹ Bu Kurallar'ın başlığı bakımından “Çok Türü Taşıma Belgeleri hakkında UNCTAD/ICC Kuralları” şeklinde Türkçe çeviri için bkz. AMASYA, 2007, s. 263.

²⁹⁰ UNCTAD/ICC Kuralları hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 248-249; ALHAN, 2023, s. 71-73; COŞKUN, 2018, s. 70-72; ADIGÜZEL, 2015, s. 46-47; KULA DEĞİRMENCİ, 2010, s. 85-86; HOEKS, 2010, s. 23-25; AMASYA, 2007, s. 264-277; BRIGNARDELLO, 2006, s. 4-6; KINDRED/BROOKS, 1997, s. 39-41.

²⁹¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 43; HOEKS, 2010, s. 23.

²⁹² Multimodal Taşıma Konvansiyonu ve UNCTAD/ICC Kuralları'nda “*multimodal taşıma*” kavramına yer verildiği ve bu nedenle bu ibareye ilişkin milletlerarası konsensusun bulunduğu ancak Türkçe'de bu kavramı karşılamak üzere “*çok türlü taşıma*” ifadesinin kullanılmasına dair bkz. AMASYA, 2007, s. 263.

²⁹³ ADIGÜZEL, 2015, s. 46.

²⁹⁴ UNCTAD/ICC Kuralları m.1/1: “*These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract of carriage by reference to the “UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents”, irrespective of whether there is a unimodal or a multimodal transport contract involving one or several modes of transport or whether a document has been issued or not.*”

²⁹⁵ AMASYA, 2007, s. 264.

uygun olmasıdır.²⁹⁶ UNCTAD/ICC Kuralları, FIATA FBL 1992 ve BIMCO MULTIDOC 95²⁹⁷ gibi yaygın olarak kullanılan multimodal taşıma belgelerine dahil edilmektedir.²⁹⁸

UNCTAD/ICC Kuralları m.2 hükmünde çeşitli tanımlara yer verilmiştir. Buna göre UNCTAD/ICC Kuralları m.2.1 hükmünde multimodal eşya taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmıştır. Bu tanım uyarınca, Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nda yer alan tanıma benzer şekilde, en az iki farklı taşıma ortamının bulunması gerektiği öngörülmüştür. Doktrinde UNCTAD/ICC Kuralları m.2.2 hükmünde multimodal eşya taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilirken m.1.1 hükmünde unimodal taşıma sözleşmesinin bulunmasının yeterli olarak düzenlenmesinin m.1.1 hükmünün bu madde ile ve diğer hükümlerle birlikte nasıl anlaşılması gerektiği tartışılmış ve bu konuda Kombine Taşıma Belgesi Hakkında Yeknesak Kurallar m.1.a II. fıkrası dikkate alınarak, tarafların multimodal taşıma konusunda anlaşmış olmalarına rağmen taşımanın unimodal olarak gerçekleştirilmiş olması durumunda tarafların başlangıçtaki iradeleri dikkate alınarak aralarındaki hukuki ilişkiye UNCTAD/ICC Kuralları uygulanacağı belirtilmiştir.²⁹⁹ Ayrıca multimodal taşıma sözleşmesinin tanımında ücret unsuruna yer verilmemiş olsa da, doktrinde eşya taşıma sözleşmesinin varlığı için ücretin zorunlu bir unsur olduğu, aksi takdirde ücret karşılığı yapılan sözleşmelerin bu Kurallar'ın kapsamına girmediği şeklinde “*mantıksız ve kabulü imkansız*” bir sonucun söz konusu olacağına doktrinde yer verilmiştir.³⁰⁰ UNCTAD/ICC Kuralları m.2 hükmünde tanımlar öngörülmüştür ve bu hükme ilişkin yapılan açıklamalarda “*multimodal taşıma*” yerine “*multimodal taşıma sözleşmesi*” kavramının tanımının yapılması gerektiği düşüncesinin söz konusu olduğuna yer verilmiştir.³⁰¹ Ayrıca taşıyanın (*carrier*), MTO ile aynı olmadığı durumda taşıyanı MTO'dan ayırmak için taşıyanın tanımına da yer verildiği belirtilmiştir.³⁰² Böylece taşıyan ve MTO'nun tanımları ayrı ayrı düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan, MTO ile aynı kişi olsun veya olmasın, fiilen taşımayı

²⁹⁶ AMASYA, 2007, s. 264.

²⁹⁷ FIATA FBL 92 ve MULTIDOC 95 gibi belgelerin kıymetli evrak niteliğine sahip olduğuna dair bkz. AMASYA, 2007, s. 268, dn. 50.

²⁹⁸ United Nations Conference on Trade and Development, Implementation of Multimodal Transport Rules, Report prepared by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27 June 2001, s. 12, para. 30 <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlb2.en.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022. Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun yürürlükte olmadığı ancak UNCTAD/ICC Kuralları'nın nispeten başarılı olduğuna ve MULTIDOC 95 ve FBL 92 belgelerine dahil edildiğine dair bkz. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 18, para. 54 <https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031.en.pdf> Erişim Tarihi: 25.12.2021.

²⁹⁹ AMASYA, 2007, s. 265.

³⁰⁰ AMASYA, 2007, s. 265.

³⁰¹ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, Explanation of the Rules, s. 3 https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

³⁰² UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, Explanation of the Rules, s. 3 https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

veya taşımanın bir kısmını gerçekleştiren veya gerçekleştirmeyi taahhüt eden kişi olarak tanımlanmıştır. Bu nedenle eğer MTO, taşımayı kendisi ifa etmez ise bu durumda akdi taşıyan olacak, taşıma işini fiilen ifa eden taşıyan ise fiili taşıyan olacaktır.³⁰³ UNCTAD/ICC Kuralları m.2.2³⁰⁴ hükmünde MTO'nun tanımı, m.2.3³⁰⁵ hükmünde ise taşıyanın tanımı yapılmıştır. Gönderen ise m.2.4³⁰⁶ hükmünde tanımlanmış olup, MTO ile multimodal taşıma sözleşmesini akdeden kişi olarak düzenlenmiştir. Gönderilen ise m.2.5³⁰⁷ hükmünde tanımlanmış ve MTO'dan eşyaları teslim almaya yetkili kişi olarak öngörülmüştür. Dikkat edilmesi gereken bir diğer tanım m.2.6³⁰⁸ hükmünde yer alan multimodal taşıma belgesine ilişkin olup, multimodal taşıma belgesinin devredilebilir veya devredilemez şekilde düzenlenebileceği öngörülmüştür. Her ne kadar bu hükümde multimodal taşıma belgesinin sadece taşıma sözleşmesini kanıtlayan bir belge olduğuna yer verilmiş olsa da bu belgenin işlevini sadece ispat işlevi ile sınırlı tutmanın milletlerarası ticarete ona duyulan güveni azaltacağı savunulmuştur.³⁰⁹ Kurallar kapsamında taşınacak eşya ise m.2.10³¹⁰ hükmünde öngörüldüğü üzere sınırlandırılmamıştır. Doktrinde Kurallar'da taşımanın milletlerarası olmasına dair bir şartın öngörülmemiş olması nedeniyle aynı ülke sınırları içinde gerçekleşecek bir taşıma sözleşmesi bakımından da bu Kurallar'ın uygulanabileceği belirtilmiştir.³¹¹

MTO'nun sorumluluk limitleri ise UNCTAD/ICC Kuralları m.6 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre Multimodal Taşıma Konvansiyonu'na benzer şekilde multimodal taşımanın deniz yolu veya iç su yolu aşaması içerip içermemesine göre farklı sorumluluk limitleri söz konusudur. Kurallar m.6.1³¹² uyarınca multimodal taşımanın deniz yolu veya iç su

³⁰³ AMASYA, 2007, s. 267.

³⁰⁴ UNCTAD/ICC Kuralları m.2/2: “Multimodal transport operator (MTO) means any person who concludes a multimodal transport contract and assumes responsibility for the performance thereof as a carrier.”

³⁰⁵ UNCTAD/ICC Kuralları m.2/3: “Carrier means the person who actually performs or undertakes to perform the carriage, or part thereof, whether he is identical with the multimodal transport operator or not.”

³⁰⁶ UNCTAD/ICC Kuralları m.2.4: “Consignor means the person who concludes the multimodal transport contract with the multimodal transport operator.”

³⁰⁷ UNCTAD/ICC Kuralları m.2.5: “Consignee means the person entitled to receive the goods from the multimodal transport operator.”

³⁰⁸ UNCTAD/ICC Kuralları m.2.6: “Multimodal transport document (MT document) means a document evidencing a multimodal transport contract and which can be replaced by electronic data interchange messages insofar as permitted by applicable law and be,

(a) issued in a negotiable form or,

(b) issued in a non-negotiable form indicating a named consignee.”

³⁰⁹ AMASYA, 2007, s. 268. UNCTAD/ICC Kuralları kapsamında multimodal taşıma belgesinin taşıma sözleşmesini, eşyanın senette yazılı olduğu şekilde muhafaza altına alındığını ve teslim yerinde teslim edileceğini tevsik edeceğine dair bilgi için bkz. AMASYA, 2007, s. 268-271.

³¹⁰ UNCTAD/ICC Kuralları m.2.10: “Goods means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the MTO, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.”

³¹¹ AMASYA, 2007, s. 268.

³¹² UNCTAD/ICC Kuralları m.6/1: “Unless the nature and value of the goods have been declared by the consignor before the goods have been taken in charge by the MTO and inserted in the MT document, the MTO shall in no

yolu aşaması içermesi halinde MTO'nun sorumluluk limiti düzenlenmiştir. Kurallar m.6.3³¹³ uyarınca ise taşımanın deniz yolu veya iç su yolu aşaması içermemesi halinde MTO'nun sorumluluk limiti düzenlenmiştir. MTO'nun sorumluluğunun limitine ilişkin olarak zararın nerede meydana geldiğinin tespit edilmesi durumunda m.6/4³¹⁴ hükmünde, Multimodal Taşıma Konvansiyonu'na benzer bir düzenleme öngörülmüştür.³¹⁵ Buna göre bu aşama için farklı bir sözleşme yapılsaydı o sözleşmeye uygulanacak olan milletlerarası konvansiyon veya ulusal hukuk uygulanacaktır.³¹⁶

UNCTAD/ICC Kuralları m.13³¹⁷ hükmü uyarınca bu Kurallar, multimodal eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak uluslararası sözleşmenin veya ulusal hukukun emredici hükümlerine aykırı ise uygulanmayacaktır.³¹⁸ Kurallar, zorunlu olarak uygulanmayıp, taşıma sözleşmesine dahil edildiklerinde uygulama alanı bulacaktır.³¹⁹ Taşıma sözleşmesinin unimodal veya multimodal olması veya bir taşıma belgesinin düzenlenmiş olup olmaması Kurallar'ın uygulanması bakımından fark etmemektedir.³²⁰

IV. KISMEN VEYA TAMAMEN DENİZ YOLUYLA EŞYANIN MİLLETLERARASI TAŞINMASINA İLİŞKİN DÜZENLEME: ROTTERDAM KURALLARI

1. Rotterdam Kuralları Öncesi

Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'nın 21. yüzyılın deniz yoluyla eşya taşınmasında sorumluluğa ilişkin sorunları bakımından eski kaldığı, Hamburg Kuralları'nın yürürlükte olmasına rağmen pek çok önde gelen denizci devlet tarafından kabul edilmediği,

event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

³¹³ UNCTAD/ICC Kuralları m.6/3: "Notwithstanding the above-mentioned provisions, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged."

³¹⁴ UNCTAD/ICC Kuralları m.6/4: "When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the MTO's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law."

³¹⁵ HOEKS, 2010, s. 24.

³¹⁶ HOEKS, 2010, s. 24.

³¹⁷ UNCTAD/ICC Kuralları m.13: "These Rules shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of international conventions or national law applicable to the multimodal transport contract."

³¹⁸ Emredici nitelikte olmadığı için milletlerarası multimodal eşya taşımada yeknesaklığı oluşturamadığına dair bilgi için bkz. KULA DEĞİRMENÇİ, 2014, s. 103.

³¹⁹ HOEKS, 2010, s. 23-24.

³²⁰ HOEKS, 2010, s. 24.

multimodal taşımaya ilişkin sorunların milletlerarası alanda yeterli bir biçimde düzenlenmediği ve Multimodal Taşıma Konvansiyonu’nun destek görmediği belirtilmiş ve bu şartlarda deniz yoluyla milletlerarası eşya taşımaya ilişkin düzenlemelerin modernize edilmesi ve multimodal taşımanın düzenlenmesi ihtiyacı hissedilmiştir.³²¹ Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları’nın, “*konteyner devrimini*” veya en azından modern ticari uygulamalarda “*konteyner devriminin etkisini*” öngöremediği doktrinde belirtilmiştir.³²² Ayrıca çalışmada incelenen multimodal taşımaya ilişkin düzenlemelerin karışık olduğuna dair doktrinde görüş söz konusu olmuştur.³²³

UNCTAD, milletlerarası taşımanın birden fazla taşıma modunu içerecek şekilde kapıdan kapıya yapıldığını, 1960lı yılların ortalarından itibaren konteynerle taşımanın arttığını ve bunun gelecekte de devam edeceğinin tahmin edildiğini, konteynerle taşımanın teknolojik gelişmelerle birlikte modern taşıma uygulamasını etkilediğini, taşıtanların taşımayı fiilen kendisi gerçekleştirip gerçekleştirmemesinden bağımsız olarak MTO olan tek bir tarafla anlaştığını, eşyanın genelde konteyner içinde taşındığı ve bu nedenle kayıp, hasar veya teslimde gecikmenin hangi aşamada meydana geldiğinin tespit edilemediğini, günümüzde ise multimodal taşımaya ilişkin milletlerarası bir düzenlemenin bulunmadığı bir durumun söz konusu olduğunu belirtmiştir.³²⁴ Milletlerarası unimodal taşıma sözleşmeleri, bölgesel anlaşmalar, ulusal hukuklar, standart sözleşme hükümlerinin bu alanı düzenlemesi ve öngörülemezliğin oluşması, Multimodal Taşıma Konvansiyonu’nun yeterli sayıda devlet bu Konvansiyon’a taraf olmadığı için yürürlüğe girememesi, UNCTAD/ICC Kuralları hükümlerinin sözleşme hükümleri niteliğinde olması ve bu nedenle milletlerarası yeknesaklığı sağlayamaması, teknoloji ve iletişim alanında gelişmelerin multimodal taşımayı ön plana çıkarması nedenleriyle UNCITRAL Çalışma Grubu Taşıma Hukuku’nda Taslak Belgesi

³²¹ Hannu HONKA, “Scope of Application, Freedom of Contract”, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 255 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

³²² Nil KULA DEĞİRMENCİ, “Rotterdam Rules: Is a Solution to the Uniformity Problem in International Maritime Cargo Transportation?”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. X, (2013), S. 2, s. 160-161. Lahey Kuralları’nın modernizasyon hareketini gerçekleştiremediğine dair bilgi için bkz. CİĞER, 2021, s. 3. Lahey Kuralları’nın eskidiği ve ihtiyaçlara cevap veremediği yönünde bkz. Ecehan YEŞİLOVA, *Konışmantonun İspat Kuvveti*, Güncel Yayınevi, İzmir, 2006, s. 81. Ayrıca Hamburg Kuralları’nın da günümüz deniz ticaret uygulamasında yaygınlaşan uygulamalara ilişkin tatmin edici düzenlemeleri getirmedeği yönünde görüş için bkz. CİĞER, 2021, s. 4-5.

³²³ Kombine Taşıma Belgesi Hakkında Yeknesak Kurallar, Multimodal Taşıma Konvansiyonu ve UNCTAD/ICC Kuralları’nın incelenmesi sonucunda bu düzenlemelerin karışık olduğuna dair görüş için bkz. KINDRED/BROOKS, 1997, s. 161.

³²⁴ International regulation of liability for multimodal transport, s. 2 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/quest-unctad-eng_1.pdf Erişim Tarihi: 30.06.2023.

üzerinde çalışmaya başlamıştır.³²⁵ Çalışmada incelendiği üzere UNCTAD tarafından 2003 yılında anket yapılmış olup, anketin katılımcılarının %92'si milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmesini düzenleyen bir belgenin varlığının gerekli olduğunu belirtmiştir.³²⁶ Katılımcıların %83'ü multimodal taşımaya ilişkin olarak var olan hukuki çerçevenin yeterli olmadığı görüşündedir.³²⁷ Katılımcıların %39'u yeni bir multimodal eşya sözleşmesi yapılması görüşünde olup³²⁸, %26'sı Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun revize edilmesi gerektiği görüşündedir³²⁹. Katılımcıların %13'ü deniz yoluyla milletlerarası eşya taşımaya ilişkin rejimin, bir aşaması deniz yolu olan multimodal eşya taşıma sözleşmesinin tamamına uygulanmasının en uygun olduğu görüşündedir.³³⁰ Bu sonuç aslında Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının neredeyse hiç desteklenmediğini gösterir niteliktedir. Katılımcıların %98'i yeni bir düzenlemenin geliştirilmesine ilişkin yapılacak katkıları destekleyeceklerini belirtmişlerdir.³³¹ Multimodal taşımayı düzenleyen herhangi bir belgede hangi sorumluluk sisteminin benimsenmesinin daha uygun olacağına ilişkin soruda katılımcıların fikirleri bölünmüş ve buna göre %48'i birlik sistemi, %28'i ağ sistemi ve %24'ü sınırlı ağ sisteminin benimsenmesi yönünde görüşlerini bildirmişlerdir.³³² Katılımcıların %58'i multimodal eşya

³²⁵ International regulation of liability for multimodal transport, s. 2-3 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/quest-unctad-eng_1.pdf Erişim Tarihi: 30.06.2023.

³²⁶ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 13, para. 27 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

³²⁷ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 11, para. 21 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

³²⁸ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 14, para. 32 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

³²⁹ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 14, para. 33 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

³³⁰ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 14, para. 34 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

³³¹ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 16, para. 39 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

³³² United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 19, paras. 57-58 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

taşıma sözleşmesi hükümlerinin emredici olması gerektiğini belirtirken %35'i emredici olmaması gerektiği görüşündedir.³³³ Hazırlanacak olan yeni milletlerarası eşya taşıma konvansiyonu için ankete katılan devletlerin ve taşıma sektöründen olan kişilerin görüşlerinin dikkate alınması gereklidir. Her ne kadar katılımcıların %98'i bu konuda yeni bir düzenlemenin geliştirilmesine ilişkin yapılacak katkıları destekleyecek olduklarını belirtse de, doktrinde de ifade edildiği üzere, destek iyi bir başlangıç noktası olup, herhangi bir milletlerarası multimodal taşıma belgesinin başarısı büyük ölçüde müzakere sonuçlarına ve milletlerarası taşıma topluluğunun yaygın şekilde kabulüne bağlıdır.³³⁴ Öngörülebilirlik ve hukuki belirliliğin ancak konvansiyon hükümlerinde, mevcut olan unimodal taşıma sözleşmeleri ile karşılıklı ilişkisinin nasıl olacağına yer verilirse sağlanabileceği, aksi takdirde farklı ülkelerde birbirleriyle çelişen kararların ortaya çıkma riski bulunduğu doktrinde belirtilmiştir.³³⁵ En büyük karışıklığa neden olacak durum ise bu alanda hazırlanabilecek olan yeni konvansiyonun yürürlüğe girebilmesi için sadece belirlenen minimum sayı şartının tamamlanıp, milletlerarası multimodal taşıma hukukunun daha da parçalanması riskidir.³³⁶ Ayrıca yine Rotterdam Kuralları öncesinde gerçekleştirilen bir ankette³³⁷ FIATA, tek bir sorumluluk rejiminin kapıdan kapıya taşıma için uygun olmadığını, mevcut milletlerarası ve ulusal unimodal düzenlemelerle ihtilaflara neden olabileceğini belirtmiştir.³³⁸ Institute of Chartered Shipbrokers ise kapıdan kapıya taşımalar bakımından tek bir sorumluluk rejiminin olmasının faydalı olacağını ancak deniz yoluyla taşımaya ilişkin rejimin, tüm taşımaya kaybın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğinin

³³³ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, s. 23, para. 79 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

³³⁴ NIKAKI, 2013, s. 76.

³³⁵ NIKAKI, 2013, s. 77.

³³⁶ NIKAKI, 2013, s. 79. Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi için öngörülen minimum sayının tamamlanması ile Kurallar'ın sınırlı bir katılımı yürürlüğe girmesi durumunda Kurallar'ın, deniz yoluyla eşya taşımacılığına ilişkin düzenlemelerde daha da parçalanmaya neden olacağına dair bkz. Theodora NIKAKI/Barış SOYER, "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves?" *Berkeley Journal of International Law*, C. 30, (2012), S. 2, s. 348; Theodora NIKAKI, "The Carrier's Duties under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know", *Tulane Maritime Law Journal*, C. 35, (2010), S. 1, s. 44.

³³⁷ Anket için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 11th session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28, s. 44 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/12/PDF/V0380812.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³³⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 11th session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28, s. 3 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/12/PDF/V0380812.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

tespit edilemediği durumda uygulanması gerektiğini ifade etmiştir.³³⁹ International Chamber of Shipping (ICS), kapıdan kapıya taşımaya uygulanacak bir hukuki rejimin faydalı olacağını, konteynerlerle taşımanın büyük bir bölümünün kapıdan kapıya şeklinde yapıldığını, ağ sisteminin uygulanması gerektiğini, buna göre zararın tespit edilebildiği durumda o taşıma moduna ilişkin rejimin uygulanması gerektiğini savunmuştur.³⁴⁰

2. Rotterdam Kuralları'nın Amacı

Rotterdam Kuralları'na ilişkin Genel Kurul Kararı'nda deniz yoluyla milletlerarası eşya taşımaya ilişkin o zamanki hukuki düzenlemelerin yeknesaklığı sağlayamadığı ve konteyner taşımacılığı, kapıdan kapıya taşımaya ilişkin sözleşmeleri, elektronik taşıma belgeleri gibi modern taşımacılık pratiklerinin dikkate alınmadığı belirtilmiştir.³⁴¹ Buna göre doktrinde de ifade edildiği üzere büyük değişimlerin yaşandığı bu üç alanda deniz yoluyla eşya taşımacılığını düzenleyen rejimlerde değişiklikler gerekmektedir.³⁴² Rotterdam Kuralları önsözünde de belirtildiği üzere, bu Kurallar ile eşya taşımaya ilişkin hükümleri modern ticari hayata uygun hale getirmek³⁴³ ve taşıma alanında uygulanacak hukuku yeknesak hale getirmek amaçlanmaktadır.³⁴⁴ Önsözde ayrıca Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları, Hamburg

³³⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 11th session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28, s. 6 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/12/PDF/V0380812.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁴⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 11th session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28, s. 9 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/12/PDF/V0380812.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁴¹ Resolution adopted by the General Assembly, s. 1 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/Rotterdam-rules-e.pdf> Erişim Tarihi: 25.12.2021.

³⁴² BEARE, 2010, s. 146.

³⁴³ Rotterdam Kuralları'nın bu yöndeki amacı hakkında bilgi için bkz. Michael F. STURLEY, "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules", *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 2, (2010), S. 1-2, s. 104. Lahey-Visby Kuralları'nın konteyner devriminin başlarında, kapıdan kapıya taşımanın henüz yaygınlaşmadığı zamanlarda müzakere edildiği, Lahey Kuralları'nı revize etmediği ve bunun yerine yalnızca sınırlı şekilde değiştirdiği, Lahey Kuralları'nın ise 1920li yıllarda bile modern olmadığı, Hamburg Kuralları'nın Lahey-Visby Kuralları ile kıyaslandığında sınırlı şekilde modernleştirme yaptığı yönünde bkz. STURLEY, 2010, s. 104-105; Michael F. STURLEY, "Transport Law for the Twenty-First Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules" in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed.), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 26.

³⁴⁴ CİĞER, 2021, s. 5; COŞKUN, 2018, s. 114-115. Rotterdam Kuralları'nın yeknesaklık ve kuralların modernizasyonunu sağlama amaçlarının bulunduğu ve pragmatik bir nitelik taşımasının hedeflendiğine dair bilgi için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 53. Rotterdam Kuralları'nın felsefesini en iyi tanımlayan tek kelimenin "pragmatik" olduğu, bu pragmatizmin müzakere sürecinden özellikle modernizasyon ve yeknesaklık gibi amaçlara ulaşmada çeşitli şekillerde ortaya konduğuna dair bkz. STURLEY, 2009, s. 24. Ayrıca sektörde karşılaşılan problemleri çözme amacı, pratik ihtiyaçları karşılama amacıyla tasarlandığı için Rotterdam Kuralları'nın

Kuralları'nın yürürlüğe girdikleri zamandan beri teknolojik ve ticari gelişmelerin söz konusu olduğu ve bu nedenle modernize edilmesi ihtiyacının bulunduğu belirtilmiştir. Kısmen veya tamamen deniz yoluyla eşyanın milletlerarası taşınması sözleşmelerinin düzenlenmesi ile ticari ve ekonomik gelişmenin sağlanmasında temel bir rol oynayacağı ifade edilmiştir. Doktrinde de gemi yapımı ve taşıma operasyonunda meydana gelen değişikliklerin eşya taşımayı düzenleyen rejimlerde de değişiklik yapılmasını gerektirdiği, bu teknik değişikliklerin ticari değişikliklere neden olduğu, konteyner devrimini kapıdan kapıya taşımanın takip ettiği, Hamburg Kuralları ile limandan limana yapılan taşımalar bakımından “*fiili taşıyan*”³⁴⁵ kavramına yer verildiği ancak kapıdan kapıya taşımaların düzenlendiği sözleşmeler ve modern taşımacılığa pek çok tarafın dahil olması dikkate alınarak Rotterdam Kuralları'nda bu kavramın genişletilmesinin gerekli olduğu ve böylece “*ifa eden*”³⁴⁶ kavramına yer verildiği ifade edilmiştir.³⁴⁷

Eşya taşımaya ilişkin hükümleri modern ticari hayata uygun hale getirme amacı kapsamında Rotterdam Kuralları ile elektronik taşıma belgelerine ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.³⁴⁸

amaçlarının “*pragmatik*” olduğuna dair bkz. STURLEY, 2009, s. 26. Kapıdan kapıya taşımanın öngörülmesinin hukuku modernize etmek için gerekli olan pragmatik bir yenilik olduğuna dair bkz. STURLEY, 2010, s. 106; STURLEY, 2009, s. 27-28. Rotterdam Kuralları'nın hazırlanmasındaki amaçlar hakkında ayrıca bilgi için bkz. Hacı KARA, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 23-30. Rotterdam Kuralları'nın amaçları hakkında detaylı bilgi için bkz. NIKAKI/SOYER, 2012, s. 307-347.

³⁴⁵ Hamburg Kuralları'nda “*fiili taşıyan*” kavramı hakkında bilgi için bkz. Sami AKSOY, *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 84-86.

³⁴⁶ Rotterdam Kuralları m.1/6 hükmünde tanımı yapılan “*Performing party*” kavramı, *Süzel ve Damar*'ın Rotterdam Kuralları'na ilişkin gerçekleştirdikleri Türkçe çeviride “*İfa eden*” şeklinde belirtilmiştir. Rotterdam Kuralları m.1/6 hükmünün Türkçe çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 152-153.

³⁴⁷ BEARE, 2010, s. 148.

³⁴⁸ Rotterdam Kuralları kapsamında elektronik taşıma belgeleri hakkında bilgi için bkz. Sabena HASHMI, “The Rotterdam Rules: A Blessing”, *Loyola Maritime Law Journal*, C. 10, (2012), S. 2, s. 237-244. Rotterdam Kuralları öncesinde deniz yoluyla milletlerarası taşımada elektronik belgelerin yaygın şekilde kullanılmasına rağmen bu belgelerin kullanımını düzenleyen milletlerarası konvansiyonun bulunmadığına dair bkz. David MARTIN-CLARK, “Electronic Documents and the Rotterdam Rules” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd's List, London, 2010, s. 282, para. 14. 1. Deniz yolu ile milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen konvansiyonlar arasında Rotterdam Kuralları'nın elektronik ticaret için özel hüküm öngören ilk konvansiyon olduğuna dair bilgi için bkz. MARTIN-CLARK, 2010, s. 290, para. 14. 39. Deniz yolu ile milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen bir konvansiyonda ilk kez elektronik taşıma kayıtları ile ilgili düzenleme yapıldığına dair bilgi için bkz. CİĞER, 2021, s. 39-40. Rotterdam Kuralları kapsamında taşıma belgelerine elektronik alternatifler hakkında bilgi için bkz. Miriam GOLDBY, “Electronic Alternatives to Transport Documents: A Framework for Future Development?” in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed.), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 225-241. Rotterdam Kuralları kapsamında elektronik konişmento hakkında detaylı bilgi için bkz. Ahmet Said BER, *Elektronik Konişmento*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 143-180. Rotterdam Kuralları kapsamında elektronik kayıtlar hakkında detaylı bilgi için bkz. Manuel ALBA, “The Use of Electronic Records as Collateral in the Rotterdam Rules: Future Solutions for Present Needs”, *Uniform Law Review*, C. 14, (2009), S. 4, s. 801-829. Rotterdam Kuralları'nın öncesinde eşya taşımada elektronik iletişim araçlarının kullanımına dikkat çekildiği ve yeknesak kurallara ihtiyacın duyulduğuna dair bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Transport law: possible future work, Report of the Secretary-General, Thirty-third session, New York, 12 June-7 July 2000, A/CN.9/476, s. 2, para. 2 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V00/527/32/PDF/V0052732.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

Konvansiyon tasarımı aşamasındayken doktrinde bu Konvansiyon'un hazırlandığı zamanlarda e-ticaretin yaygınlaşmaya başladığı, konvansiyonun her türlü sisteme uyması gerektiği, bir teknolojinin diğerinden üstün tutulamayacağı düşünceleriyle Çalışma Grubu'nun hükümleri tasarladığı belirtilmiştir.³⁴⁹ Taslak Konvansiyon'un çok uygun çözümler önerdiği ve belirlediği hedeflere ulaştığı savunulmuştur.³⁵⁰ Rotterdam Kuralları'nın kağıt belgelere elektronik alternatifleri düzenlemeye ilişkin bir model geliştirerek katkı yaptığı tartışmasız olduğu ve ticarete elektronik araçların zamanla daha çok tercih edilmesi nedeniyle bu belgelere elektronik alternatifler sunabilme imkanının daha değerli hale geldiği ifade edilmiştir.³⁵¹ Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları ile kıyaslandığında Rotterdam Kuralları'nda elektronik ticaretin, tasarruf edenin haklarının³⁵² ve yükümlülüklerinin ve ayrıca tarafların sözleşmesinde kapıdan kapıya taşımada sorumluluğun düzenlenmesi bu Kurallar ile getirilen yenilikler arasındadır.³⁵³ Rotterdam Kuralları Bölüm 3, 9, 10, 11'de diğer deniz yoluyla taşıma konvansiyonlarından farklı konular düzenlenmektedir.³⁵⁴ Bölüm 8'in geçmiş konvansiyonlarda düzenlenmeyen ve uygulamada pek çok probleme neden olan taşıma belgeleri ve elektronik taşıma kayıtlarına ilişkin sorunları çözdüğü, Bölüm 7'nin taşıtanın sorumluluğunu³⁵⁵ önceki deniz yoluyla taşımaya ilişkin konvansiyonlardan daha kapsamlı bir şekilde çözdüğü, Bölüm

³⁴⁹ Johanne GAUTHIER, "The New Elements-The Facilitation of Electronic Commerce-Summary of the oral presentation", *CMi Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 296 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

³⁵⁰ GAUTHIER, 2009, s. 300.

³⁵¹ GOLDBY, 2009, s. 241.

³⁵² "Rights of the controlling party" kavramının "Tasarruf edenin hakları" şeklinde çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 179.

³⁵³ STURLEY, 2010, s. 105. Lahey-Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nın bütün yönleriyle detaylı kıyaslanması hakkında bilgi için bkz. Francesco BERLINGIERI, "A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules", (2009), s. 1-65 <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Comparative-analysis-of-the-Hague-Visby-Rules-the-Hamburg-Rules-and-the-Rotterdam-Rules-1.pdf> Erişim Tarihi: 25.12.2021. Kıyaslama için ayrıca bkz. Francesco BERLINGIERI, "The Rotterdam Rules: The 'The Maritime Plus' Approach to Uniformity", *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 1, (2009), S. 2, s. 49-60. Rotterdam Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğu açısından getirdiği önemli yenilikler için bkz. CİĞER, 2021, s. 19-21.

³⁵⁴ STURLEY, 2010, s. 106. Taşıma hukukunu güncellemenin Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'ndan daha geniş bir konvansiyonu gerektirdiği, Bölüm 3, 9, 10, 11'de düzenlenen konuların önceki deniz yoluyla taşıma konvansiyonlarında yer almadığına dair bkz. STURLEY, 2009, s. 26-27.

³⁵⁵ Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda taşıtanın sorumluluğunun karşılaştırılması için bkz. D. Rhidian THOMAS, "The Position of Shippers under the Rotterdam Rules", *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 22, (2010), S. 1-2, s. 22-27.

5'in sadece taşıyanın sorumluluğunu değil ayrıca denizde ifa edenin³⁵⁶ sorumluluğunu da düzenlediği belirtilmiştir.³⁵⁷

3. Rotterdam Kuralları'nın Uygulama Alanı

Rotterdam Kuralları m.1/1 hükmünde taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmış³⁵⁸ ve buna göre taşıyanın navlun karşılığında bir yerden diğer bir yere eşya taşımayı taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Bu hüküm uyarınca ayrıca taşıma sözleşmesinin deniz yoluyla taşımayı içereceği ve deniz yoluyla taşımanın yanı sıra başka bir taşıma modunu da içerebileceği düzenlenmiştir. Buna göre bu hükmün İngilizce metninde yer alan “*shall provide*” ifadesiyle deniz yoluyla taşıma aşamasının bulunması gerekiyken, hükmün devamında yer alan “*may provide*” ifadesiyle deniz yolunun yanı sıra başka taşıma türlerinin de söz konusu olabileceği belirtilmiştir. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları, deniz yoluyla milletlerarası eşya taşımaya veya bir aşaması deniz yolu olan multimodal taşımalara uygulanabilmektedir. Bu nedenle

³⁵⁶ Rotterdam Kuralları m.1/7 hükmünde tanımı yapılan “*Maritime Performing Party*” kavramı, *Süzel ve Damar*’ın Rotterdam Kuralları’na ilişkin gerçekleştirdikleri Türkçe çeviride “*Denizde İfa eden*” şeklinde belirtilmiştir. Rotterdam Kuralları m.1/7 hükmünün Türkçe çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 153-154. Denizde ifa eden taraf ve sorumluluğu hakkında detaylı bilgi için bkz. Frank SMEELE, “The Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 2, (2010), S. 1-2, s. 80-86; BERLINGIERI, A Comparative Analysis, 2009, s. 58-59; Michael TSIMPLIS, “Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay” in *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Yvonne BAATZ/Charles DEBATTISTA/Filippo LORENZON/Andrew SERDY/Hilton STANILAND/Michael TSIMPLIS (eds.), Informa, London, 2009, s. 64-66, paras. 19-01-19-09. Hem ifa eden hem de denizde ifa eden taraf hakkında bilgi için bkz. Kerim ATAMER, “Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 41, (2010), S. 4, s. 469-497. Taraflardan hangilerine Rotterdam Kuralları’nın uygulanacağını gösterir şekilde varsayımsal olay için bkz. Tomotaka FUJITA, “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, *Texas International Law Journal*, C. 44, (2009), S. 3, s. 368-369. “*Denizde ifa eden*” tanımı kapsamına giren ifa yardımcılara karşı da doğrudan dava açılabilmesini öngören Rotterdam Kuralları m.19 hükmünün önemli bir yenilik olduğuna dair görüş için bkz. CİĞER, 2021, s. 22-24.

³⁵⁷ STURLEY, 2010, s. 106; STURLEY, 2009, s. 27.

³⁵⁸ Rotterdam Kuralları m.1/1 hükmü hakkında ayrıca bilgi için bkz. CİĞER, 2015, s. 171-173.

yabancı doktrinde Rotterdam Kuralları'nın kapsamı “*maritime plus*”³⁵⁹ (“*deniz artı*”) veya “*wet multimodal transport*”³⁶⁰ (“*ıslak multimodal taşıma*”) şeklinde nitelendirilmektedir.

Rotterdam Kuralları m.5/1³⁶¹ hükmü³⁶² uyarınca hem eşyanın teslim alındığı yer ülkesi ve teslim edileceği yer ülkesi farklı devletlerde olmalı ve ayrıca taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasında yükleme limanı ve boşaltma limanı farklı iki ülkede bulunmalıdır. Buna göre Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için çifte uluslararası şart (“*double internationality*”) aranmaktadır.³⁶³ Ayrıca bu hüküm uyarınca eşyanın teslim alındığı yer ülkesinin veya teslim edileceği yer ülkesinin veya yükleme limanının veya boşaltma limanının Rotterdam Kuralları'na taraf bir ülke olması gereklidir. Rotterdam Kuralları m.6³⁶⁴ ve m.7³⁶⁵

³⁵⁹ ALHAN, 2023, s. 68; COŞKUN, 2018, s. 115; CİĞER, 2015, s. 170; ADIGÜZEL, 2015, s. 55; KULA DEĞİRMENCİ, 2014, s. 98; Elif Çağla ÇELİK, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 2014, s. 29; KULA DEĞİRMENCİ, *Rotterdam Rules*, 2013, s. 163; M. Barış GÜNAY, *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013, s. 56; Duygu DAMAR, “Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 661; LAMONT-BLACK, 2012, s. 723; NIKAKI/SOYER, 2012, s. 308; SÖZER, 2011-2012, s. 489; ATAMER, 2010, s. 478; Peter MANKOWSKI, “The Rotterdam Rules-Scope of Application and Freedom of Contract”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 2, (2010), s. 15; Krijn HAAK, “Carriage Preceding or Subsequent to Sea Carriage under the Rotterdam Rules”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 63, (2010), S. 1-2, s. 63; HOEKS, 2010, s. 23; Ralph De WIT, “Minimal Music: Multimodal Transport Including a Maritime Leg under the Rotterdam Rules” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd's List, London, 2010, s. 92, para. 5.8; NIKAKI, 2010, s. 5; Gertjan VAN DER ZIEL, “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules”, *Uniform Law Review*, C. 14, (2009), S. 4, s. 981; HONKA, 2009, s. 256.

³⁶⁰ COŞKUN, 2018, s. 115; NIKAKI, 2013, s. 71; KULA DEĞİRMENCİ, *Rotterdam Rules*, 2013, s. 163; DAMAR, 2012, s. 661; HOEKS, 2010, s. 336; MANKOWSKI, 2010, s. 16; Theodora NIKAKI, “Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 37, (2006), S. 4, s. 522.

³⁶¹ Rotterdam Kuralları m.5/1: “Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge.”

³⁶² Rotterdam Kuralları m.5/1 hükmünün multimodal eşya taşıma sözleşmelerine uygulanması hakkında bilgi için bkz. CİĞER, 2015, s. 169-171.

³⁶³ KARA, 2018, s. 57. Bu kavram hakkında bilgi için bkz. MANKOWSKI, 2010, s. 11-12. Çifte uluslararası şart hakkında çeşitli örnekler için bkz. KARA, 2018, s. 56.

³⁶⁴ Rotterdam Kuralları m.6: “1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

- (a) Charter parties; and
- (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner-transportation except when:

- (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
- (b) A transport document or an electronic transport record is issued.”

³⁶⁵ Rotterdam Kuralları m.7: “Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.”

hükümlerinde bu Kurallar'ın kapsamı dışında olan sözleşme türleri belirtilmiştir. Rotterdam Kuralları m. 12/1³⁶⁶ hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluk süresi kapıdan kapıya olarak düzenlenmektedir.³⁶⁷ Bu hükme ilişkin olarak konteynerle taşımanın gelişmesi ile taşımanın tamamını düzenleyen sorumluluk rejiminin olmasının talep edildiği doktrinde belirtilmiştir.³⁶⁸

Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için taşıma belgesinin düzenlenmesi gerekli değildir.³⁶⁹ Taşıma belgesi, devredilebilir veya devredilemez şekilde düzenlenebilmektedir. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında taşıma konvansiyonlarının uygulanmasının konişmento gibi belirli bir taşıma belgesinin düzenlenmesine bağlandıkları, zamanla giderek konişmentoların yerini başka belgelerin, genelde devredilemez belgelerin aldığı, elektronik ticaretin gelişmesiyle geleneksel belgelerin, hatta bu Taslak Belgesi'nde³⁷⁰ tanımlanan elektronik kayıtların daha az ilgili hale gelebileceği ve bu nedenle bu Taslak

³⁶⁶ Rotterdam Kuralları m.12/1: “*The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.*”

³⁶⁷ Kapıdan kapıya düzenlemenin ticari gerçekleri yakaladığına dair görüş için bkz. MANKOWSKI, 2010, s. 16. Bu düzenlemenin Rotterdam Kuralları'nın en önemli yeniliği olduğuna dair görüş için bkz. KULA DEĞİRMENCİ, Rotterdam Rules, 2013, s. 161. Rotterdam Kuralları'nın öncesinde taşıyanın sorumluluk süresinin kapıdan kapıya şeklinde öngörülebileceği ancak bu konuda daha çok araştırma yapılması gerektiği yönünde görüş için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Possible future work for on transport law, Report of the Secretary-General, Thirty-fourth session, Vienna, 25 June-13 July 2001, A/CN.9/497, s. 7, para. 26 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V01/831/87/PDF/V0183187.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022. Rotterdam Kuralları öncesinde yapılan çalışmalarda Çalışma Grubu'nun, Taslak Belgesi'nin uygulama alanının limandan limana değil kapıdan kapıya olması yönünde geniş desteği olduğuna dair bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eleventh session (New York, 24 March to 4 April 2003), Thirty-sixth session, Vienna, 30 June-11 July 2003, A/CN.9/526, s. 66, para. 239 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/839/78/PDF/V0383978.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁶⁸ Tomotaka FUJITA, “The Coverage of the Rotterdam Rules”, *CMI Yearbook 2010*, s. 152 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

³⁶⁹ Bu bilgi için bkz. CİĞER, 2021, s. 8-9; SPANJAART, 2017, s. 192; CİĞER, 2015, s. 169-170. Rotterdam Kuralları kapsamında taşıma belgeleri hakkında bilgi için bkz. Hakan KARAN, “Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules” in *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the “Rotterdam Rules”*, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Springer Verlag, Berlin Heidelberg, 2011, s. 229-248; Richard WILLIAMS, “Transport Documentation- The New Approach” in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed.), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 190-224. Hazırlık çalışmaları sırasında Lahey-Visby Kuralları'nda, Kurallar'ın uygulanması için konişmento veya benzeri nitelikte emtia senedinin aranması yaklaşımının benimsenmesinin avantajının bu yaklaşım ile belgenin düzenlenmesiyle emredici sorumluluk rejimi kapsamında olunacağı ve uzun tarihi nedeniyle iyi bilinmesi şeklinde belirtilmiş, dezavantajının ise modern ticarete her zaman konişmento veya benzeri nitelikte emtia senetlerinin kullanılmadığı ve gelecekte yeni taşıma belgelerinin kullanılabileceği şeklinde belirtilmiştir. Bu konuda bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fourteenth session (Vienna, 29 November-10 December 2004), Thirty-eighth session, Vienna 4-22 July 2005, A/CN.9/572, s. 22, para. 84 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V04/600/57/PDF/V0460057.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁷⁰ Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında Taslak Belgesi (“*draft instrument*”) ve Taslak Konvansiyonu (“*draft convention*”) kavramlarının her ikisine de yer verildiği için bu çalışmada her iki kavrama da yer verilmiştir.

Belgesi'nin uygulama alanının bir taşıma belgesinin düzenlenmesi veya düzenlenecek olmasına ilişkin bir gönderme yapılmadan tanımının yapıldığı belirtilmiştir.³⁷¹

4. Hazırlık Çalışmalarında Rotterdam Kuralları'nın Uygulama Alanına İlişkin Tartışmalar

Rotterdam Kuralları m.1/1 hükmüne ilişkin hazırlık çalışmalarında taşıma sözleşmesinin tanımı bakımından, taşıma sözleşmesinde deniz yoluyla taşıma seçeneğinin öngörülmesi ve taşımanın fiilen de deniz yoluyla gerçekleştirilmesi halinde Rotterdam Kuralları kapsamında bir taşıma sözleşmesinin söz konusu olması yönünde bir öneride bulunulmuştur.³⁷² Aksi görüş uyarınca ise bu hükmün diğer konvansiyonlar ile ihtilafa neden olabileceği, örneğin taşıma sözleşmesinde taşımanın hava yoluyla yapılacağı öngörülmüş ancak eşyalar fiilen deniz yoluyla taşınmış ise bu durumda hem Taslak Belgesi'nin hem de Varşova Konvansiyonu'nun uygulanabileceği, taşıyanın sözleşmeye aykırı olarak eşyayı deniz yoluyla taşıyıp, Taslak Belgesi'nin taşıyanın suistimaline açık olmaması gerektiği belirtilmiştir.³⁷³ Doktrinde Rotterdam Kuralları'nın uygulanmasında sözleşmeye bakılacağı, eşyaların fiilen deniz yoluyla taşınmasının gerekli olmadığı ancak eğer taşıma sözleşmesinde deniz yoluyla taşıma öngörülmemiş olup, taşıma fiilen deniz yolunda gerçekleştirilmiş ise Rotterdam Kuralları'nın uygulanmayacağına yer verilmiştir.³⁷⁴ Eşya fiilen deniz yoluyla taşınmasa bile sözleşmede eşyanın deniz yoluyla taşınacağına öngörülmesi Rotterdam Kuralları'nın uygulanması için yeterlidir.³⁷⁵ Sözleşmede farklı ülkelerde bulunan yükleme ve boşaltma limanlarına yer verilmesi durumunda eşya fiilen bu limanlarda yüklenmese veya boşaltılmasa bile Rotterdam Kuralları uygulanacaktır.³⁷⁶

³⁷¹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 17, para. 30 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

³⁷² United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 21, para. 68 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁷³ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 22, para. 72 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁷⁴ Samim ÜNAN, "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract" in *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"*, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Springer Verlag, Berlin Heidelberg, 2011, s. 90.

³⁷⁵ GÜNER-ÖZBEK, 2011, s. 127.

³⁷⁶ GÜNER-ÖZBEK, 2011, s. 127.

Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına ilişkin doktrindeki bir başka tartışma, taşıma modunun belirli olmadığı taşımalarda Rotterdam Kuralları'nın uygulanıp uygulanamayacağına ilişkindir.³⁷⁷ Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında “eşyaları deniz yoluyla taşıma aşaması seçeneğini öngören ve fiilen de eşyaların deniz yoluyla taşındığı sözleşmenin taşıma sözleşmesi olarak kabul edileceği” (“A contract that contains an option to carry the goods by sea shall be deemed to be a contract of carriage provided that the goods are actually carried by sea”) şeklinde bir ifadenin Rotterdam Kuralları'nda yer alması yönünde bir öneride bulunulmuştur.³⁷⁸ Ancak Rotterdam Kuralları'nda bu ifade yer almamıştır. Doktrinde bir görüş bu ifadenin yer almamasını eleştirmiştir.³⁷⁹ Doktrinde taşıma sözleşmesinde taşımanın hangi tür ile gerçekleştirileceği belirtilmemiş ise bu durumda Rotterdam Kuralları'nın uygulanmaması gerektiği savunulmuştur.³⁸⁰ CİĞER, Rotterdam Kuralları m.1/1 hükmünün farklı yorumlara neden olacağını belirtmiş, ancak en uygun yorumun Rotterdam Kuralları'nın sözleşmenin zımnen deniz yoluyla taşımanın uygulanacağını öngörmesi durumunda uygulanacağı yorumunun benimsenmesi olduğunu, yine de bu yorumun da Kurallar'ın uygulanmasında öngörülemezlik yaratacağını ifade etmiştir.³⁸¹ Eğer sözleşmede taşıma modu öngörülmemiş ise veya bunun belirlenmesi taşıyanın tercihinin bırakılmış ise eğer deniz yoluyla taşımaya ilişkin bir şarta yönelik çıkarım yapılamıyorsa Rotterdam Kuralları'nın uygulanmayacağı savunulmuştur.³⁸² Spesifik olarak taşıma modlarının sözleşmede öngörülmemesi durumunda sözleşme hükümlerinden çıkarım yapıp yapılamayacağının zor bir soru olduğu, Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için sözleşmede deniz yoluyla taşımanın veya multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasını içerdiğinin öngörülmesi gerektiği, mahkemenin bu konuda taşıma sözleşmesinin çeşitli hükümlerinin kollektif yorumunu esas alabileceği belirtilmiştir.³⁸³ Nikaki ve Soyer, taşıyanın eşyayı deniz yoluyla taşıması bakımından seçim hakkı bulunması ve fiilen taşıması durumunda Rotterdam Kuralları'nın uygulanıp uygulanamayacağı sorusuna muhtemelen olumsuz yanıt verileceğini belirtmiş,

³⁷⁷ Bu konudaki tartışmalar için bkz. CİĞER, 2015, s. 174-180.

³⁷⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fifteenth session (New York, 18-28 April 2005), Thirty-eight session, Vienna, 4-15 July 2005, A/CN.9/576, s. 10, para. 33 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V05/843/75/PDF/V0584375.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 03.10.2023.

³⁷⁹ De WIT, 2010, s. 110, para. 5. 105.

³⁸⁰ Bu yöndeki görüş için bkz. ÜNAN, 2011, s. 91.

³⁸¹ CİĞER, 2015, s. 179-180.

³⁸² GÜNER-ÖZBEK, 2011, s. 127.

³⁸³ Yang ZHAO, “The New Multimodal Regime- The UNCITRAL Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 3, (2011), S. 1, s. 23.

Kurallar'ı kaleme alanların müzakere aşamasında Kurallar'ın uygulama alanı bakımından fiilen taşımaya değil taşıma sözleşmesine bakılması gerektiğini varsaydıklarına değinmiştir.³⁸⁴

UNCTAD, Rotterdam Kuralları tasarı halindeyken taşıma sözleşmesine ilişkin yapılan tanımı eleştirmiş ve bu hükmün Taslak Belgesi'nin en problemli hükümlerinden biri olduğunu savunmuştur.³⁸⁵ Çalışma Grubu'nda Rotterdam Kuralları'nın deniz yoluyla taşımayı içeren kapıdan kapıya taşımaları kapsamına ilişkin yapılan tartışmalarda tasarı halindeki belgenin uygulama alanının limandan limana şeklinde olması gerektiği, Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun başarılı olmadığı, UNCTAD/ICC Kuralları'nın pratikte uygulama alanı bularak hukuki bir rejime duyulan ihtiyacı azalttığı savunulmuş³⁸⁶ ve deniz ticaretine ilişkin rejimin taşımanın deniz yoluyla öncesi veya sonrasındaki aşamalara uygulanmasının da hukuki karışıklıklara neden olacağına³⁸⁷ yer verilmiştir. Bu noktada belirtmek gerekir ki, tasarı halindeki belgenin fiili duruma yanıt vermesi gerektiği, düzenli hat taşımacılığının genelde kapıdan kapıya şekilde gerçekleştirildiği, teknolojik gelişmelerin, elektronik ticaretin ve lojistik tesislerin gelişmesiyle bu tür taşımaların gelecekte artacağı belirtilerek, kapıdan kapıya taşımanın kapsanmasına destek söz konusu olmuştur.³⁸⁸ Ayrıca Taslak Belgesi'ni sadece deniz yoluyla taşıma ile sınırlamanın taşıma hukukunu yeknesaklaştırmaya katkı olarak değerlendirilemeyeceği belirtilmiştir.³⁸⁹ Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında hakim görüşün, Taslak Belgesi'nin deniz yoluyla taşımaya ilişkin odağının bu belgenin uygulama alanına ilişkin hükümde yansıtılması gerektiği yönünde olduğuna, Taslak Belgesi'nin uygulama alanının saf bir multimodal taşıma konvansiyonundan açıkça ayırt edilebilir olması ile belgenin kabul edilebilirliğinin daha yüksek olabileceğine yer

³⁸⁴ NIKAKI/SOYER, 2012, s. 313.

³⁸⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 11, para. 15 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

³⁸⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session (New York, 15-26 April 2002), Thirty-fifth session, New York, 17-28 June 2002, A/CN.9/510, s. 10, paras. 27-28 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁸⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session (New York, 15-26 April 2002), Thirty-fifth session, New York, 17-28 June 2002, A/CN.9/510, s. 10, para. 29 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁸⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session (New York, 15-26 April 2002), Thirty-fifth session, New York, 17-28 June 2002, A/CN.9/510, s. 11, para. 30 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁸⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session (New York, 15-26 April 2002), Thirty-fifth session, New York, 17-28 June 2002, A/CN.9/510, s. 10, para. 28 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

verilmiştir.³⁹⁰ Çalışma Grubu, milletlerarası kullanımın amaçlandığı bir düzenlemenin dünya ticaretinin ihtiyaçlarını ve modern deniz yoluyla milletlerarası konteyner taşımacılığının gerekliliklerini dikkate alması gerektiğini, modern taşımanın iki veya daha fazla taşıma modunu içerdığı, CMR, CIM, CMNI, Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu gibi mevcut unimodal taşıma konvansiyonlarında bu anlamda ticari gerçeklerin dikkate alındığından bahsetmiştir.³⁹¹

Taslak Belgesi'nde taşıma sözleşmesi “*“taşıma sözleşmesi” taşıyanın navlun karşılığında eşyayı tamamen veya kısmen deniz yoluyla bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt ettiği sözleşme anlamına gelir*” (“*“contract of carriage” means a contract under which a carrier, against payment of freight, undertakes to carry goods wholly or partly by sea from one place to another*”) şeklinde tanımlanmıştır. Genelde kapıdan kapıya taşımaya ilişkin sözleşmede hangi taşıma modlarının kullanılacağı belirtilmediği, taşımanın bir aşamasının deniz yoluyla gerçekleşmesinin genelde taşıyan tarafından alınan ticari bir karar olduğu ve yük ilgilileri tarafından bilinmediği, bu tanım ile taşımanın bir aşamasının fiilen deniz yoluyla gerçekleştirildiği her multimodal taşıma sözleşmesinin bu düzenlemeye tabi olacağı, bu nedenle pek çok milletlerarası taşımanın sözleşmenin deniz yoluyla taşıma dışındaki taşıma modlarına ilişkin temsilcilerin görüşleri alınmadan hazırlanan bu belgenin uygulama alanının m.1/5 hükmü değiştirilerek sadece deniz yoluyla taşımaları kapsamı gerektiği savunulmuştur.³⁹² Rotterdam Kuralları'nda m.1/1 hükmünün ilk cümlesi Taslak Belgesi'nde verilen tanım ile aynı şekilde olup, Taslak Belgesi'nde belirtilen hükümden farklı olarak ikinci cümle eklenmiştir. Bu hükümde yer alan ikinci cümle (“*Sözleşme deniz yoluyla taşımayı öngörmelidir ve deniz yoluyla taşımanın yanı sıra başka taşıma modlarını da öngörebilir*”) (“*The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage*”) şeklindedir.

³⁹⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 18, para. 56 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

³⁹¹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Relation with other conventions, Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006, A/CN.9/WG.III/WP.78, s. 4, para. 12 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/571/76/PDF/V0657176.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

³⁹² United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 11-12, para. 15 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

Hazırlık aşamasında bu Kurallar'ın karışık olduğunda dair çeşitli eleştiriler yapılmıştır. UNECE Çalışma Grubu, Rotterdam Kuralları'nın çok karışık olduğuna, konvansiyonun deniz yoluyla milletlerarası taşımaya ilişkin olarak modern ve yeknesak bir düzenleme oluşturmak amacıyla esas olarak deniz yoluyla taşımaya ilişkin bir konvansiyon olarak tasarlandığı ancak uygulama alanının limandan limana olarak sınırlandırılmadığına, taşıma deniz yoluyla taşıma aşamasını içerdiği sürece başka taşıma aşamalarına da uygulanabileceğine ve bunun problemlere yol açabileceğine değinmiştir.³⁹³ UNCTAD, Rotterdam Kuralları'nın tasarı halindeyken yaptığı değerlendirmesinde Taslak Belgesi'nin hem yapısının hem de hükümlerinin gereksiz bir şekilde karışık olduğunu belirtmiştir.³⁹⁴ Hükümlerin anlaşılması için hukuki uzmanlığın gerekli olduğuna, önerilen metinlerin yoruma çok açık olduğuna ve farklı yorumlara neden olabileceğine yer vermiştir.³⁹⁵ Örneğin, Taslak Belgesi'nde tanımlara yer verilen bölüme ilişkin olarak tanımların amacının terimlerin anlamlarını netleştirme olmasına rağmen çoğu tanımın karışık olduğunu ve belirsizliğe neden olduğunu savunmuştur.³⁹⁶

Rotterdam Kuralları'na taraf olunmaması yönünde çeşitli kuruluşların görüşleri bulunmaktadır. FIATA, kendi üyelerine ait oldukları devletlere Rotterdam Kuralları'na taraf olmamalarını önermelerini belirtmiştir.³⁹⁷ Bunun nedeni olarak Rotterdam Kuralları'nın çok karışık olması, bu karışıklığın taraf devletlerde farklı yorumlamalara neden olabileceği ve böylece deniz yoluyla eşya taşımacılığına ilişkin düzenlemenin yeknesaklaştırılması amacının başarısızlığa uğrayacağı belirtilmiştir.³⁹⁸ FIATA, ayrıca deniz yolu ile birlikte başka bir taşıma

³⁹³ United Nations Economic and Social Council, Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Working Party on Intermodal Transport and Logistics, Fifty-first session, Geneva, 19-20 March 2009, Item 6 of the provisional agenda, Reconciliation and Harmonization of Civil Liability Regimes in Intermodal Transport, Excerpts of considerations by the Working Party, Note by the secretariat, ECE/TRANS/WP.24/2009/3, 8 January 2009, s. 2, para. 2 (a)-(b) <https://unece.org/DAM/trans/wp24/wp24-official-docs/documents/ECE-TRANS-WP24-2009-03e.pdf> Erişim Tarihi: 30.06.2023.

³⁹⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 10, para. 9 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

³⁹⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 10, para. 9 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

³⁹⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 11, para. 10 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

³⁹⁷ FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), Doc. MTI/507, Annex II <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/flatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

³⁹⁸ FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), Doc. MTI/507, Annex II <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/flatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 14.09.2022. Ancak bu görüşe karşı görüş olarak Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesiyle yeknesaklık bulunmayan alanlarda yeknesaklık olacağı, farklı yorumların

moduna uygulanmasına karşı çıkmış ve limandan limana uygulama alanının belirlenmesi gerektiğini savunmuştur.³⁹⁹ FIATA, kapıdan kapıya yönelik bir uygulama alanının gerekli olan taşıma belgesi ve sorumluluğa ilişkin uygulanacak hükümler bakımından karışıklığa neden olacağını ifade etmiştir.⁴⁰⁰ Deniz yoluyla taşımaya ilişkin sorumluluk hükümlerinin karayolu ve/veya demiryolu ve/veya hava yolu taşıma aşamasına uygulanmasının uygun olmayacağı belirtilmiştir.⁴⁰¹ Buna göre Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının deniz yoluyla taşıma aşamasının yanı sıra başka bir taşıma aşamasına uygulanması durumunda, Rotterdam Kuralları'nın taşımanın ağırlıklı olarak deniz yoluyla gerçekleştirildiği taşımalara uygulanması yönünde uygulama alanının sınırlandırılması gerektiği savunulmuştur.⁴⁰² Bu yönde bir düzenlemenin konvansiyonların ihtilafını önleyeceği ve en başarılı UNCITRAL Konvansiyonu olan 1980 tarihli Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması⁴⁰³ (CISG) m.3/2 hükmünde kullanılan metodolojiyle uyumlu olacağını belirtmiştir.⁴⁰⁴ Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının bu şekilde sınırlandırılmaması durumunda en başarılı UNCITRAL Konvansiyonu'nda kullanılan sınırlandırma tekniğinin kullanılmaması nedeniyle UNCITRAL'i eleştirilere açık hale getireceğini savunmuştur.⁴⁰⁵

ulusal hukuklarda da söz konusu olabileceği yönünde görüş için bkz. The Rotterdam Rules: An Attempt to Clarify Certain Concerns that have Emerged, 5 August 2009, s. 17 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/expertpaper.pdf> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

³⁹⁹ FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), Doc. MTI/507, Annex II <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/flatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴⁰⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 2, para. 2 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴⁰¹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 2, para. 2 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴⁰² United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 2, para. 3 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴⁰³ United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods.

⁴⁰⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 2, para. 3 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴⁰⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 2, para. 3 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

European Shippers' Council de devletlerin Rotterdam Kuralları'na taraf olmaması gerektiği görüşündedir. Konsey, Rotterdam Kuralları'nın taşıtanları Lahey Kuralları öncesindeki durumdan daha kötü bir duruma sokabileceği yönünde endişeleri bulunduğunu belirtmiştir.⁴⁰⁶ Rotterdam Kuralları'nın deniz yoluyla taşıma içeren multimodal taşımalara uygulanması nedeniyle Rotterdam Kuralları'nın, CMR ve CIM gibi konvansiyonlarla ihtilaflara neden olabileceği ifade edilmiştir.⁴⁰⁷ Taşıtanlar ve taşıyanlar arasında sorumluluk ve yükümlülüklerin eşit olmayan şekilde belirlendiği, miktar sözleşmeleri⁴⁰⁸ vasıtasıyla Rotterdam Kuralları hükümlerinin bertaraf edilebileceği ve bu durumun taşıtanlar için ciddi bir risk olduğu, taşıtanların kusuru ispatlamasının daha zorlaştığı, tazminat istemenin daha zorlaştığı ve taşıtanın yükümlülüklerinin önceki konvansiyonlara göre daha ağırlaştığı savunulmuştur.⁴⁰⁹

European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), Rotterdam Kuralları'nın öngördüğü yeniliklere ilişkin değerlendirmesinde Rotterdam Kuralları'nı, Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları ile kıyaslamış ve Rotterdam Kuralları'nın ek olarak yarar getirdiğinden bahsetmenin güçlüğüne değinmiştir.⁴¹⁰ Rotterdam Kuralları'nın uygulanmasının hukuki belirsizliğe neden olacağı, mevcut sorumluluk sistemlerinin yanında ayrıca yeni bir sorumluluk sistemi söz konusu olacağı için bu belirsizliklerin karışıklığı artıracığı savunulmuştur.⁴¹¹ Ayrıca üyelerinin, hükümlerin

⁴⁰⁶ View of the European Shipper's Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules', 2009 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/esc_positionpaper_march2009.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022. Ancak bu görüşe karşı görüş olarak Rotterdam Kuralları'nın taşıtanların yükümlülüklerini önemli ölçüde artırmadığına, zaten uygulanacak ulusal hukukta veya sözleşme hükümlerinde var olan taşıtanın yükümlülüklerinin açıkça düzenlendiğine dair görüş için bkz. The Rotterdam Rules: An Attempt to Clarify Certain Concerns that have Emerged, 5 August 2009, s. 13 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/expertpaper.pdf> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴⁰⁷ View of the European Shipper's Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules', 2009 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/esc_positionpaper_march2009.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴⁰⁸ Rotterdam Kuralları m.1/2 hükmünde tanımlanan "volume contracts" kavramının Türkçe çevirisi için "miktar sözleşmeleri" kavramının kullanılmasına dair bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 152. Ayrıca Rotterdam Kuralları m.80 hükmü bakımından öngörülen "Special rules for volume contracts" kavramı bakımından "Miktar sözleşmeleri hakkında özel kurallar" şeklinde Türkçe çeviri için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 191. Sözer, Rotterdam Kuralları m.1/2 ve m.80/1 hükümlerinin incelenmesinde "miktar sözleşmeleri" kavramına yer vermiştir. Bkz. SÖZER, 2022, s. 394.

⁴⁰⁹ View of the European Shipper's Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules', 2009 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/esc_positionpaper_march2009.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴¹⁰ The European Voice of Freight Logistics and Customs Representatives, Position Paper, 11 May 2009, s. 1 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/clecatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2022.

⁴¹¹ The European Voice of Freight Logistics and Customs Representatives, Position Paper, 11 May 2009, s. 1 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/clecatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2022. Ancak bu görüşe karşı görüş olarak Rotterdam Kuralları'nın çok karışık olmadığı, Lahey Kuralları,

karişık olmasının pek çok yerel ve bölgesel yoruma neden olacağına dair endişelerinin bulunduğu ve böyle bir durumun yeknesaklığa veya basitleştirmeye neden olmayacağı belirtilmiştir.⁴¹² CLECAT, Rotterdam Kuralları'na taraf olunmaması g r ř ndedir⁴¹³ ancak bir yandan da bu çalışmanın boşa gitmemesi gerektiğini, gelecek çalışmalar bakımından taşıma konvansiyonlarının nasıl olması gerektiğine dair çeşitli dersler çıkarılabileceğini savunmuştur.⁴¹⁴

International Multimodal Transport Association tarafından 3 Nisan 2007 tarihinde gerçekleşen konferansta Rotterdam Kuralları değerlendirilmiştir.⁴¹⁵ Buna göre konteyner taşımacılığının gelişmesiyle multimodal taşımanın önemli hale gelmesi ve kayıp, hasar, gecikmeye ilişkin sorumluluk hükümlerini düzenleyen yeknesak, basit ve açık bir hukuki düzenlemeye ihtiya ın bulunduğu ifade edilmiştir.⁴¹⁶ International Multimodal Transport Association, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları aşamasında mevcut sorumluluk rejimlerinin modalarının geçtiğini, çok parçalanmış şekilde olduğunu, kullanıcılar bakımından maliyetli olduğunu ve daha iyi bir sistemin arzu edilebilir olduğunu belirtmiştir.⁴¹⁷ Kapıdan kapıya sorumluluk rejiminin oluşturulmasına ilişkin çalışmalarda ilgili bütün taşıma modlarının temsilcilerinin ve kullanıcıların katılması gerektiğine yer vermiştir.⁴¹⁸ Ayrıca yeni milletlerarası

Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda düzenlenmeyen konuların düzenlendiği belirtilmiştir. Bu konuda bkz. The Rotterdam Rules: An Attempt to Clarify Certain Concerns that have Emerged, 5 August 2009, s. 24-25 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/expertpaper.pdf> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴¹² The European Voice of Freight Logistics and Customs Representatives, Position Paper, 11 May 2009, s. 1 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/clecatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2022.

⁴¹³ Bu g r ş n spesifik olarak belirtilen nedenleri için bkz. The European Voice of Freight Logistics and Customs Representatives, Position Paper, 11 May 2009, s. 2-3 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/clecatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2022.

⁴¹⁴ The European Voice of Freight Logistics and Customs Representatives, Position Paper, 11 May 2009, s. 3 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/clecatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2022.

⁴¹⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 2, para. 4 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴¹⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 3, para. 6 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴¹⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Addendum to compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 12th session, Vienna 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1, s. 4 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/881/14/PDF/V0388114.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁴¹⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Addendum to compilation of replies to a questionnaire on

sorumluluk rejiminin başarılı olması için mevcut hukuki çerçeveye göre net avantajlar sunması gerektiğinden ve bunun yanı sıra mahkemeler tarafından anlaşılabilmesi için mümkün olduğu ölçüde mevcut taşıma konvansiyonlarında kullanılan dilin kullanılması gerektiğinden bahsedilmiştir.⁴¹⁹ Ancak daha sonra International Multimodal Transport Association Konferansında Rotterdam Kuralları'nın tasarı aşamasındaki hali incelenmiş ve konferans katılımcıları, Kurallar'ın multimodal taşımaya etkisi olan hükümleri bakımından endişelerini belirtmişlerdir.⁴²⁰ Taslak Konvansiyon'un mevcut sisteme nazaran bir avantaj sağlamadığı savunulmuş, bir unimodal rejimin diğer taşıma aşamalarına uygulanacak şekilde genişletilmesinin uygun bir çözüm olmadığı savunulmuştur.⁴²¹ Taslak Konvansiyon'un 100 maddesinden 3 maddesinin multimodal taşımaya ilişkin olduğu ve Taslak Konvansiyon'un multimodal taşımanın sorunlarını çözmediği, mevcut olan durumu iyileştiremeyeceği ifade edilmiştir.⁴²²

Almanya, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında Taslak Konvansiyonu hakkındaki yorumlarında Taslak Konvansiyon'un sadece deniz yoluyla taşıma sözleşmelerine değil ayrıca deniz yoluyla taşımanın yanı sıra başka taşıma modlarını da içeren sözleşmelere uygulanmasına ilişkin olarak multimodal taşıma sözleşmelerinin bir kısmına özel hükümler uygulanmasına dair endişelerini belirtmiştir.⁴²³ Bu durumun multimodal taşıma sözleşmelerine

door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 12th session, Vienna 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1, s. 4 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/881/14/PDF/V0388114.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁴¹⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Addendum to compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 12th session, Vienna 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1, s. 5 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/881/14/PDF/V0388114.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁴²⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 3, paras. 6-7 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴²¹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 4, para. 10 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴²² United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 4, paras. 10-11 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴²³ United Nations Commission on International Trade Law, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, Forty-first session, New York, 16 June-3 July 2008, A/CN.9/658/Add.11, s. 2, para. 3 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/86/PDF/V0853886.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

ilişkin hukuk bakımından bölünmeye neden olacağı savunulmuştur.⁴²⁴ Ayrıca CMR, COTIF, Montreal Konvansiyonu'nun hükümleri ile Taslak Konvansiyon'un hükümleri kıyaslandığında Taslak Konvansiyon'un neredeyse sadece deniz yoluyla taşıma görüşüyle tasarlandığı, Taslak Konvansiyon'un hükümlerinin sadece deniz yoluyla taşıma sözleşmelerine değil ayrıca deniz yolu dışında taşıma öngören sözleşmelere de uygulanmasında haklı neden bulunmadığından bahsedilmiştir.⁴²⁵

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları aşamasında öngörülen uygulama alanına ilişkin bir başka eleştiri ise UNECE tarafından yapılmış ve Taslak Belgesi'nin uygulanması için deniz yoluyla taşıma aşamasının aranması eleştirilmiş, bütün olası taşıma modları kombinasyonlarına uygulanması gerektiğine yer verilmiş ve bu belgenin geliştirilmesinde multimodal taşımada yer alan bütün taşıma modlarına ilişkin temsilcilere danışılmasına ve onların katılımının önemine yer verilmiştir.⁴²⁶ Bu nedenle Komisyon'un limandan limana taşımaya odaklanması gerektiğini, kapıdan kapıya taşıma bakımından daha çok çalışmanın ve istişarenin gerekli olduğunu belirtmiştir.⁴²⁷ UNCTAD, milletlerarası multimodal taşımaya ilişkin bir düzenlemenin gerekli olduğunu ancak yeni bir milletlerarası düzenlemenin başarılı olması için mevcut hukuki çerçeveye nazaran net avantajlar sunması gerektiğine, Taslak Belgesi'nin bu şekilde çözümler sunmadığına, sorumluluğa ilişkin hükümlerin yeknesak olmadığına, madde 4.2.1 hükmünde ağ sisteminin benimsenerek kayıp veya hasarın meydana geldiği yerin tespit edildiği durumda unimodal taşıma konvansiyonlarının emredici hükümlerine öncelik tanındığına ve bu yaklaşımın hangi şekilde mevcut hukuki çerçeveye nazaran gelişim sağladığını görmenin zor olduğuna değinmiştir.⁴²⁸ Bu nedenle uygulama

⁴²⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, Forty-first session, New York, 16 June-3 July 2008, A/CN.9/658/Add.11, s. 2, para. 3 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/86/PDF/V0853886.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴²⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, Forty-first session, New York, 16 June-3 July 2008, A/CN.9/658/Add.11, s. 3, para. 5 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/86/PDF/V0853886.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴²⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 5-6, para. 17 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴²⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 7, para. 23 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴²⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002,

alanını limandan limana taşımanın ötesinde genişleten hükümlerin çıkarılmasını ve deniz yoluyla taşımayla sınırlandırılmasını önermiştir.⁴²⁹

Özel sektörden Güney Amerikalı uzmanlardan oluşan bir grubun imzaladığı Montevideo Bildirimi'nde de (*Montevideo Declaration*)⁴³⁰ bu konvansiyonun karışık olduğu (paragraf 2), multimodal taşımada deniz yoluyla taşıma aşamasının bulunması halinde uygulanmasının multimodal taşımaya hakim standartlar ve pratikler bakımından geriye doğru bir adım olduğu (paragraf 3), konvansiyonda çeşitli istisnaların öngörülmesi nedeniyle yeknesak şekilde uygulanmayacağı (paragraf 3), taşıma sözleşmeleri bakımından pek önemi bulunmayan miktar sözleşmesi, düzenli hat taşımacılığı, düzenli hat olmayan taşıma, ifa eden, denizde ifa eden gibi kavramlara yer verildiği (paragraf 4), milletlerarası düzenlemelerde, kararlarda, pratikte kullanılan geleneksel bir kavram olan konişmento yerine taşıma belgesi veya elektronik taşıma belgesi gibi belirsiz kavramların kullanıldığı (paragraf 7), taşıyanın sorumluluğuna ilişkin sorumluluk limiti öngörüldüğü ve sorumluluk limitinin olmaması gerektiği (paragraf 15)⁴³¹ gibi pek çok nedenle Rotterdam Kuralları'na taraf olunmaması gerektiği savunulmuştur.⁴³²

Çeşitli kuruluşların ise Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına ilişkin hükümleri bakımından destekleri söz konusu olmuştur. Buna göre ICS ve BIMCO gibi kuruluşlar, “*maritime plus*” nitelikte bir konvansiyonun oluşturulmasını desteklediklerini belirtmişlerdir.⁴³³ Ayrıca International Group of Protection & Indemnity Clubs, mevcut unimodal rejimlerle karışıklıklar olabileceğini ancak olası problemlerin çözülebileceğini, kapıdan kapıya taşımada ağ sistemi benimsenerek unimodal rejimlerin dikkate alınacağını, sektöre yararlı bir belgenin ortaya çıkabilmesi için esnek olması gerektiğini ifade etmiş ve dolayısıyla Taslak Belgesi'nin uygulama alanının kapıdan kapıya şeklinde düzenlenmesini

A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 9, para. 6 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴²⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 9, para. 6 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴³⁰ Antonio ZUIDWIJK, “The Proposed Rotterdam Rules and the Objections Contained in the “Declaration of Montevideo””, *CMI Yearbook 2010*, s. 193 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴³¹ Montevideo Bildirimi Paragraf 15 hakkında eleştiri için bkz. ZUIDWIJK, 2010, s. 193-198 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴³² Montevideo Bildirimi hakkında bilgi ve bu Bildirim eleştirisi için bkz. An Analysis of the So-Called Montevideo Declaration, *CMI Yearbook 2010*, s. 176-192 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴³³ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session (Vienna, 16-20 September 2002), Thirty-sixth session, Vienna, 30 June-11 July 2003, A/CN.9/525, Annex I, Comments from the representative of the International Chamber of Shipping and the Baltic and International Maritime Council on the scope of the draft instrument, s. 36 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V02/585/44/PDF/V0258544.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

desteklemiştir.⁴³⁴ Bir başka milletlerarası kuruluş olan ve hem taşıyanların hem de yük ilgililerinin sigortacılarını temsil eden International Union of Marine Insurance, Taslak Belgesi'nin kapıdan kapıya taşımaları kapsamı gerektiği, ağ sistemi yerine birlik sisteminin benimsenmesi gerektiği çünkü ağ sisteminin belirsizlik yarattığını savunmuştur.⁴³⁵

Hollanda, taslağın kapıdan kapıya taşımaları kapsamının pratikteki duruma uygun olduğunu, hazırlanacak yeni konvansiyonun sadece limandan limana yapılacak taşımaları kapsamının anlamı olmayacağını, limandan limana taşımayı kapsayan bir milletlerarası konvansiyonun hazırlanmasıyla zaten mevcut olan deniz yoluyla taşıma konvansiyonlarına bir yenisinin ekleneceğini belirtmiştir.⁴³⁶ Ancak taslakta benimsenen “*maritime plus*” yaklaşımının kanunlar ihtilafı problemlerine neden olabileceğine, deniz yoluyla eşya taşımalarını düzenleyen konvansiyonların dışındaki mevcut konvansiyonların uygulama alanlarının yeterince açık olmadığına yer verilmiş, bu konvansiyonların belirli bir tür sözleşme ile mi yoksa belirli taşıma modu ile mi ilişkili olduğu sorusu sorulmuş ve eğer belirli bir tür sözleşme ile ilişkili ise, örneğin karayoluyla taşıma sözleşmesi ile ilişkili ise, kapıdan kapıya taşımanın deniz yoluyla taşıma aşaması dışındaki aşamaya uygulanmayacağı, belirli bir taşıma modu ile ilişkili ise kapıdan kapıya taşımanın deniz yoluyla taşıma aşaması dışındaki aşamaya uygulanacağını belirtmiştir, bu durumun özellikle CMR için söz konusu olduğundan bahsetmiştir.⁴³⁷ Taslakta kanunlar ihtilafının önlenmesi amacıyla benimsenen sınırlı ağ sisteminin ise kabul edilebilir olduğunu, ancak sorumluluk dışı konularda ihtilafın söz konusu olduğunu belirtmiştir.⁴³⁸ Birlik

⁴³⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session (Vienna, 16-20 September 2002), Thirty-sixth session, Vienna, 30 June-11 July 2003, A/CN.9/525, Annex I, Comments from the representative of the International Group of Protection & Indemnity Clubs, s. 37 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V02/585/44/PDF/V0258544.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁴³⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Addendum to compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 12th session, Vienna 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1, s. 5 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/881/14/PDF/V0388114.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁴³⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 2, para. 1 (a) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁴³⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 2, para. 1 (c) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁴³⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 2, para. 1 (d) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

sistemi veya ağ sisteminin dezavantajları olduğu, ayrıca mevcut unimodal taşıma sözleşmelerinin uygulama alanlarına ilişkin netlik sağlanmadığı sürece kanunlar ihtilafı sorununun devam edeceğine yer verilmiştir.⁴³⁹

İtalya da benzer şekilde Taslak Belgesi'nde birlik sisteminin benimsenmesi gerektiği, ağ sisteminin ise belirsizliğe neden olduğu görüşündedir.⁴⁴⁰ İtalya, Taslak Belgesi'nin uygulanabilir olup olmadığını görmek için deniz yoluyla taşımalar dışındaki taşımaları düzenleyen konvansiyonların kapıdan kapıya taşımalara uygulanıp uygulanamayacağını tespit edilmesi gerektiğini ifade etmiş ve CMR, COTIF-CIM, CMNI hükümlerini incelemiştir.⁴⁴¹ Çalışmanın konusunu ilgilendirmesi nedeniyle İtalya'nın bu konuda CMR'ye ilişkin değerlendirmesi CMR m.1 hükmü üzerinden yapılmıştır ve Taslak Belgesi'nin uygulama alanına giren kapıdan kapıya taşımanın söz konusu olması durumunda karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi söz konusu olmadığı ve eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edildiği yerin karayoluyla taşıma sözleşmesi ile değil kapıdan kapıya taşıma sözleşmesi ile ilişkili olduğu belirtilmiştir.⁴⁴² Örneğin, Cenova üzerinden Zürih ve New York arasında gerçekleşecek kapıdan kapıya bir sözleşmenin bulunması durumunda Cenova teslim yeri olarak kabul edilemeyecek, taşıyıcı ve fiili taşıyıcı arasında gerçekleşen karayoluyla taşıma sözleşmesi bakımından teslim yeri olacak ve bu nedenle bu sözleşmeye CMR uygulanırken, kapıdan kapıya sözleşme bakımından ise CMR uygulanmayacaktır.⁴⁴³

Limandan limana taşımayı düzenleyen mevcut düzenlemelerin, 21. yüzyılın karmaşık lojistik ihtiyaçlarını karşılamada yeterli olmadığı, deniz yoluyla taşıma aşaması içeren milletlerarası multimodal konvansiyonun düzenlenmesinin gerekli olduğu ve bu ihtiyaca cevap

⁴³⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 2, para. 1 (e) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁴⁴⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by Italy, Eleventh session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.25, s. 2 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/604/63/PDF/V0260463.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴⁴¹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by Italy, Eleventh session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.25, s. 3-5 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/604/63/PDF/V0260463.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴⁴² United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by Italy, Eleventh session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.25, s. 3 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/604/63/PDF/V0260463.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴⁴³ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by Italy, Eleventh session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.25, s. 3-4 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/604/63/PDF/V0260463.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

verenine ise bu konvansiyon olduğu yönünde deniz taşıması sektöründe bir görüş söz konusudur.⁴⁴⁴ Bu yöndeki gerekliliğın ise farklı ülkelerde farklı kuralların söz konusu olmasının pratik, finansal, hukuki dezavantajlarının olması ve son yıllarda ortaya çıkan bölgesel multimodal çalışmaların milletlerarası rejimin gelişmesini tehlikeye atacağı şeklinde iki esas nedeni olduğu savunulmuştur.⁴⁴⁵ Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının tamamen donatanların istediğı şekilde olduğu, taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasını içermesine ilişkin şartın mantıklı bir sınırlama olduğu, deniz yoluyla taşıma aşaması içeren taşımaların milletlerarası şekilde düzenlenmesinin mümkün olduğu, aynı şeyin deniz yoluyla taşıma aşaması içermeyen multimodal taşımalar bakımından söylenemeyeceğı, karayolu ve demiryolu taşımalarının deniz yolu taşıması kadar global karaktere sahip olmadığı belirtilmiştir.⁴⁴⁶ Ayrıca mevcut konvansiyonlarda söz konusu olmayan bir durum olarak multimodal taşımanın pek çok yönünün dikkate alındığı ifade edilmiştir.⁴⁴⁷ Bunların yanı sıra konvansiyonun 96 maddeden oluşmasına ve karışık olmasına yönelik eleştirilere karşılık, bütün bu maddelerin, deniz yoluyla taşıma sözleşmelerinin ve deniz yoluyla taşıma aşaması içeren multimodal taşıma sözleşmelerinin tarafları bakımından çok önemli olduğu belirtilmiştir.⁴⁴⁸ Bu nedenle konvansiyonun desteklenmesi gerektiğı, eğer sadece dünyanın belirli bölgelerinde uygulanıp, diğer bölgelerde uygulanmaz ise başka bir kaotik durumun doğacağı ifade edilmiştir.⁴⁴⁹ Donatanlar bakımından bu konvansiyonun taşıyanların çıkarları bakımından ideal olarak değerlendirilemeyeceğı ancak deniz yoluyla taşımaya ilişkin modern ticari pratikler için milletlerarası yeknesak bir hukuki düzenlemeye sahip olmak bakımından son şans olabileceğı, bu konvansiyon bakımından tamamen memnun olmasalar bile milletlerarası alanda yaygın olarak kabul edilmesini, konvansiyonun kabulünün sınırlı olarak gerçekleşmesi durumunda ise yeknesaklığın sağlanamayacağı belirtilmiştir.⁴⁵⁰

⁴⁴⁴ Knud PONTOPPİDAN, "Shipowners' View on the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 282 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴⁴⁵ PONTOPPİDAN, 2009, s. 284-285.

⁴⁴⁶ PONTOPPİDAN, 2009, s. 286-287.

⁴⁴⁷ PONTOPPİDAN, 2009, s. 289.

⁴⁴⁸ PONTOPPİDAN, 2009, s. 289-290.

⁴⁴⁹ PONTOPPİDAN, 2009, s. 291.

⁴⁵⁰ Speech Delivered by the President of the Union of Greek Shipowners, Mr. Nicos D. Efthymiou, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 294 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

5. Rotterdam Kuralları'nın Başarısızlık Nedenleri

Rotterdam Kuralları m.94/1⁴⁵¹ hükmü uyarınca Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girebilmesi için en az yirmi devletin bu Kurallar'a taraf olması gerekmektedir ancak bu şart gerçekleşmediği için Rotterdam Kuralları yürürlüğe girmemiştir. Çalışmada Rotterdam Kuralları'nın hazırlık aşaması sırasında yapılan çeşitli kuruluşların eleştirileri incelenmiştir. Bu kısımda doktrinde yer alan tartışmalara da yer vermek bu başarısızlığın nedenini tespit etmekte faydalı olacaktır.

Öncelikle Rotterdam Kuralları'nın karışık olduğu yönünde doktrinde eleştiriler bulunmaktadır.⁴⁵² 96 maddeden oluşan Rotterdam Kuralları'nın pratikte uygulanması zor olacaktır.⁴⁵³ Rotterdam Kuralları'nda yer alan hükümlerin kaleme alınış şekline ilişkin eleştiriler söz konusudur. Rotterdam Kuralları'nın fazla detaylı oluşunun belirsizliğe neden olduğuna ve multimodal taşımada hukuki belirliliğe ulaşma amacını engellediğine yer verilmiş ve Multimodal Taşıma Konvansiyonu'ndaki gibi devredilebilir ve devredilemez şeklinde sadece iki tür taşıma belgesinin öngörülmesinin Kurallar'ı daha basit ve anlaşılabilir yapacağı savunulmuştur.⁴⁵⁴ CMI Milletlerarası Çalışma Grubu, Rotterdam Kuralları'nın karışık olduğu yönünde eleştirilere karşılık soru ve cevap listesi hazırlamış ve sıkça sorulan sorulara açıklık getirmeye çalışmıştır.⁴⁵⁵ Örneğin, Rotterdam Kuralları'nda sınırlı ağ sistemi yerine ağ sisteminin benimsenme nedenine ilişkin olarak ise ağ sisteminde kayıp, hasar veya gecikmenin taşımının hangi aşamasında gerçekleştiği tespit edildiğinde o aşamaya ilişkin konvansiyon hükümlerinin uygulanmasının yeknesaklığı sağlamada yetersiz kalacağı, multimodal taşımının

⁴⁵¹ Rotterdam Kuralları m.94/1: “*This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.*”

⁴⁵² CİĞER, 2021, s. 74; SPANJAART, 2017, s. 191-192. Rotterdam Kuralları'nın yapısı ve tasarlanışının kabul edilemez bir belirsizliğin nedeni olduğu ve Kurallar'ın deniz yoluyla milletlerarası taşımaya ve ticarete gelecekteki faydasının şüpheli olduğuna dair görüş için bkz. D. Rhidian THOMAS, “The Emergence and Application of the Rotterdam Rules” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd's List, London, 2010, s. 25, para. 1.111. Kurallar'ın netlik sağlamak yerine karışıklık seviyesini daha da yükselttiği yönünde bkz. Mary BROOKS/Jason MACKEY, “Will the Rotterdam Rules be Accepted? A Liner Cargo Interest Perspective”, *The Dalhousie Law Journal*, C. 35, (2012), S. 2, s. 291. Rotterdam Kuralları'nın açık olmadığı yönünde doktrindeki görüş için bkz. HASHMI, 2012, s. 248.

⁴⁵³ Rotterdam Kuralları hükümlerinin farklı yorumlanabileceği ve sorumluluk sisteminin daha karışık hale gelebileceği yönünde eleştiri için bkz. HASHMI, 2012, s. 265. Rotterdam Kuralları'nın karışık olduğu, bu durumun yorumlanması ve uygulanmasında farklılıklara neden olacağına dair bkz. United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, 2009, Report by the UNCTAD Secretariat, Chapter 6, s. 124 https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2009ch6_en.pdf#page=2 Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴⁵⁴ William TETLEY, “A Critique of and the Canadian Response to the Rotterdam Rules” in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed.), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 293.

⁴⁵⁵ Bu soru ve cevap listesi hakkında bilgi için bkz. Questions and Answers on the Rotterdam Rules, the CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, CMI Yearbook 2010, s. 128-145 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

her bir taşıma aşamasını mümkün olabildiğince bir rejimin düzenlemesi gerektiği şeklinde belirtilmiştir.⁴⁵⁶ Bir başka eleştiri konusu Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının çok geniş olduğuna ilişkindir.⁴⁵⁷ Rotterdam Kuralları ile öngörülen geniş uygulama alanının diğer konvansiyonlarla ihtilaflara neden olacağı ve bunun da Konvansiyon'da öngörülen sınırlı ağ sistemi yerine ağ sistemi benimsenerek önlenebileceğine dair doktrinde görüş söz konusudur.⁴⁵⁸ Uygulama alanına yönelik bir başka eleştiri, Rotterdam Kuralları'nın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşaması içermesi halinde uygulanacak olması olup, bu durumun Rotterdam Kuralları'nın önsözünde belirtilen çeşitli taşıma modlarını içeren taşıma sözleşmelerinin ifasını destekleyecek bağlayıcı evrensel bir rejim yaratma amacına aykırı olduğu ve bu nedenle Rotterdam Kuralları'nın multimodal taşımaya ilişkin yeknesak bir düzenleme oluşturamayacağı ve var olan karışık multimodal taşıma rejimine ekleme yapacağı ifade edilmiştir.⁴⁵⁹ Her ne kadar uygulama alanı Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'na nazaran genişletilmiş olsa bile multimodal taşımayı deniz yoluyla taşıma içermemesi durumunda kapsamadığı, 96 madde öngörülmesine rağmen Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının bu diğer konvansiyonlar ile neredeyse aynı olduğu belirtilmiştir.⁴⁶⁰ Bunların yanı sıra yürürlükte olan unimodal taşıma konvansiyonlarının multimodal taşımanın belli kısımlarına uygulanacağı için, her ne kadar Rotterdam Kuralları bu ihtilafları engellemek için çeşitli hükümler öngörmüş olsa da, yeterli olup olmadığı doktrinde sorgulanmıştır.⁴⁶¹ Çalışmada belirtildiği üzere Rotterdam Kuralları çeşitli sorunlara modern çözümler getirmeyi amaçlamaktadır. Ancak doktrinde çeşitli eleştiriler söz konusudur. Buna göre örneğin, Rotterdam Kuralları'nda taşıma belgelerine ilişkin düzenlemeler bakımından uzun zamandır reform ihtiyacı bulunan sorunların kapsamlı bir şekilde ele alındığı ifade edilmiş ancak gereksiz bir karışıklığın söz konusu olduğu savunulmuştur.⁴⁶² Ayrıca Rotterdam

⁴⁵⁶ Questions and Answers on the Rotterdam Rules, the CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, CMI Yearbook 2010, s. 132 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴⁵⁷ Erik RØSAÆG, "The Rotterdam Rules as a Model for Multimodal Transport", *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 2, (2010), S. 1-2, s. 95, 97. Rotterdam Kuralları'nın multimodal eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin düzenlemelerin nasıl olmaması gerektiğine dair bir model olduğu konusunda görüş için bkz. RØSAÆG, 2010, s. 95.

⁴⁵⁸ HOEKS, 2010, s. 346-348.

⁴⁵⁹ TETLEY, 2009, s. 291-292.

⁴⁶⁰ Hakan KARAN, "Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules?", *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 42, (2011), S. 3, s. 443-444.

⁴⁶¹ Bu yöndeki şüphe için bkz. HOEKS, 2010, s. 23. Rotterdam Kuralları m.26 ve m.82 hükümlerinin karışık olduğu ve bu durumun hukuki öngörülebilirliği tehlikeye attığı yönündeki eleştiri için bkz. Cécile LEGROS, "Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road", *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 740. Benzer şekilde Rotterdam Kuralları m.26 ve m.82 hükümlerinin diğer taşıma modlarını düzenleyen mevcut milletlerarası düzenlemeler ile olası tüm ihtilafları önleyemediğine dair bkz. NIKAKI/SOYER, 2012, s. 316.

⁴⁶² WILLIAMS, 2009, s. 224.

Kuralları'nda öngörülen yeniliklerin uygulamada problemlere neden olabileceği ileri sürülmüştür.⁴⁶³ Amacın, diğer konvansiyonlarda yeterli bir biçimde düzenlenmemiş problemler bakımından Rotterdam Kuralları'nda modern çözümlerin sağlanması olmasına rağmen sonucun bunun tam zıttı olduğu ifade edilmiştir.⁴⁶⁴

Rotterdam Kuralları m.79/1⁴⁶⁵ hükmü uyarınca, taşıyanın veya denizde ifa edenin doğrudan ya da dolaylı olarak sorumluluğunu veya yükümlülüklerini kaldıran veya sınırlandıran sözleşme hükümleri geçersiz olacaktır ve m.79/2⁴⁶⁶ hükmü uyarınca taşıtan, gönderilen, tasarruf eden, hamil veya yükletenin sorumluluğunu veya yükümlülüklerini doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran, sınırlandıran veya arttıran sınırlandıran sözleşme hükümleri geçersiz olacaktır.⁴⁶⁷ Ancak Rotterdam Kuralları m.80⁴⁶⁸ hükmünde öngörülen

⁴⁶³ Jan RAMBERG, "UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 278 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022. Bu yenilikler hakkında bilgi için bkz. RAMBERG, 2009, s. 278-280.

⁴⁶⁴ KARAN, Rotterdam Rules, 2011, s. 450.

⁴⁶⁵ Rotterdam Kuralları m.79/1: "Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

- (a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
- (b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or
- (c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18."

⁴⁶⁶ Rotterdam Kuralları m.79/2: "Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

- (a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
- (b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention."

⁴⁶⁷ Rotterdam Kuralları m.79 hükmünün Türkçe çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 190-191. Rotterdam Kuralları m. 79/1 ve m.79/2 hükümlerinin eleştirisi için bkz. CİĞER, 2021, s. 46-48.

⁴⁶⁸ Rotterdam Kuralları m.80: "1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

- (a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;
- (b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;
- (c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and
- (d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

miktar sözleşmeleriyle sözleşme özgürlüğü söz konusudur.⁴⁶⁹ Buna göre taşıyanın taşıtana nazaran daha güçlü olduğu ve bu nedenle taşıtanın zorunlu hükümlerle korunması gerektiği fikrine destek yavaş yavaş kaybolmuş ve bunun sonucu olarak miktar sözleşmeleri bakımından taşıyanın sorumluluğu için bir istisna benimsenmiştir.⁴⁷⁰ Buna göre miktar sözleşmelerinde taraflar yükümlülüklerini artırabilir, azaltabilir veya tamamen kaldırabilir; dolayısıyla, miktar sözleşmeleri Rotterdam Kuralları'nın emredici hükümlerine istisna teşkil etmektedir.⁴⁷¹ Rotterdam Kuralları m.80 hükmünde öngörülen miktar sözleşmelerinde⁴⁷² sözleşme özgürlüğü doktrinde tartışmalara neden olmuştur.⁴⁷³ Türk doktrininde miktar sözleşmelerinin emredici rejimin dışında bırakıldığı ancak bunun için aranan şartların oldukça sıkı olduğu savunulmuştur.⁴⁷⁴ Aranan bu şartlar Rotterdam Kuralları m.80/2(a)-(d) bentlerinde düzenlenmektedir. Ayrıca miktar sözleşmelerinde bile Rotterdam Kuralları'nın bazı hükümlerinin aksi kararlaştırılamayacaktır.⁴⁷⁵ Yeşilova Aras, miktar sözleşmeleri ile öngörülen bu durumun taşıtanı Lahey Kuralları öncesindeki sözleşme özgürlüğü dönemindeki kadar korunmasız hale getirmediğini, Rotterdam Kuralları m.80/2 hükmündeki koşulların sağlanmasının sözleşme özgürlüğünden yararlanılabilmesi için gerekli olduğuna yer vermiştir.⁴⁷⁶ Ancak doktrinde miktar sözleşmelerinin tanımının oldukça geniş olduğuna ve liner taşımacılıkta ("liner trade") her tür sözleşmenin miktar sözleşmesi olarak tanımlanabileceğine

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled."

⁴⁶⁹ Rotterdam Kuralları m.80 hükmünün Türkçe çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 191. Rotterdam Kuralları m.80 hükmünde öngörülen miktar sözleşmeleriyle sözleşme özgürlüğü hakkında bilgi için bkz. CİĞER, 2021, s. 48-51; SPANJAART, 2017, s. 193-194; KULA DEĞİRMENCİ, Rotterdam Rules, 2013, s. 163-164; MANKOWSKI, 2010, s. 19-21; Francesco BERLINGIERI, "Freedom of Contract under the Rotterdam Rules", *Uniform Law Review*, C. 14, (2009), S. 4, s. 839-842; BERLINGIERI, A Comparative Analysis, 2009, s. 38-42. Rotterdam Kuralları'nın emredici nitelikte olmasına diğer istisnalar hakkında bilgi için bkz. CİĞER, 2021, s. 48-51; SPANJAART, 2017, s. 193-194; BERLINGIERI, Freedom Of Contract, 2009, s. 842-845. Rotterdam Kuralları m. 80 hükmü hakkında bilgi için bkz. HASHMI, 2012, s. 261-263.

⁴⁷⁰ ÜNAN, 2011, s. 99.

⁴⁷¹ ÜNAN, 2011, s. 101.

⁴⁷² Yeşilova Aras, "volume contract" ifadesinin karşılığı olarak "hacim sözleşmesi" ifadesini tercih ettiğini ve bunun nedeninin "volume" ifadesinin yükün hacmini değil, "taşıtanın taşıyana yükleme şeklinde getirdiği işin hacmini" belirttiğini ifade etmiştir. Bkz. Ecehan YEŞİLOVA ARAS, "Rotterdam Kuralları'nın 'Hacim Sözleşmeleri'ne İlişkin Hükümüyle (m.80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür?", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 71, (2013), S.1, s. 1430.

⁴⁷³ Bu konuda doktrindeki tartışmalar için bkz. YEŞİLOVA ARAS, 2013, s. 1429-1447; HASHMI, 2012, s. 263-265. Rotterdam Kuralları kapsamında miktar sözleşmeleri hakkında bilgi için bkz. BERLINGIERI, 2009, s. 839-842. Miktar sözleşmesine ilişkin hükümlerin, amacı uygulanacak hukuku yeknesaklaştırmak olan bir Konvansiyon ile ciddi bir çelişki teşkil ettiğine dair görüş için bkz. CİĞER, 2021, s. 51. Küçük ölçekli taşıtan menfaatlerinin dikkate alınarak miktar sözleşmelerine ilişkin hükmün eleştirisi hakkında bilgi için bkz. CİĞER, 2021, s. 55-56.

⁴⁷⁴ ÜNAN, 2011, s. 101.

⁴⁷⁵ Bu konuda bilgi için bkz. ÜNAN, 2011, s. 103.

⁴⁷⁶ YEŞİLOVA ARAS, 2013, s. 1445.

ve sözleşme özgürlüğüne tabi olabileceğine yer verilmiştir.⁴⁷⁷ Bütün bu tartışmaları dikkate alarak, doktrinde de ifade edildiği üzere Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı ve sözleşme özgürlüğü bu Kurallar bakımından en çok tartışılan konular olmuştur.⁴⁷⁸

Amerika Birleşik Devletleri'nde liman işletmeleri ve terminal operatörleri ifa eden ve denizde ifa eden statüsüne sahip olabileceği ve doğrudan dava edilebileceğine ilişkin endişeleri nedeniyle Rotterdam Kuralları'nı desteklememişlerdir.⁴⁷⁹ Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olmaması gerektiği ve Rotterdam Kuralları'nın revize edilmesi amacıyla UNCITRAL 3. Çalışma Grubuna geri gönderilmesi gerektiği doktrinde savunulmuştur.⁴⁸⁰ Dolayısıyla Rotterdam Kuralları doktrinde tamamen desteklenmemiş ve çeşitli tartışmalara neden olmuştur.

6. Rotterdam Kuralları'na Yönelik Doktrindeki Olumlu Görüşler

Her ne kadar Rotterdam Kuralları eleştirilse de doktrinde Rotterdam Kuralları'nı savunan görüş de söz konusudur. Doktrinde bir görüş uyarınca milletlerarası eşya taşımaya dahil olan aktörler ve diğerleri bakımından daha öncesinde birbiriyle yarışan çok taraflı, bölgesel veya yerel rejimlerin söz konusu olduğu bir alanda Rotterdam Kuralları öngörülebilirlik ve yeknesaklık sağlayacak ve ayrıca kapıdan kapıya uygulama alanı günümüz

⁴⁷⁷ Regina ASARIOTIS, "The Rotterdam Rules: A Brief Overview of Some of Their Key Features", *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 1, (2009), S. 3, s. 123; United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, 2009, Report by the UNCTAD Secretariat, Chapter 6, s. 128 https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2009ch6_en.pdf#page=2 Erişim Tarihi: 14.09.2022. Taslak Belgesi'nde miktar sözleşmeleri hakkında özel kuralları taslak m.95 hükmünde yer almış olup, bu taslak madde hakkında bilgi için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Proposal by Finland on scope of application, freedom of contract and related provisions, Seventeenth session, Vienna, 3-13 April 2006, A/CN.9/WG.III/WP.61, s. 11, para. 49 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/505/38/PDF/V0650538.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında miktar sözleşmelerine ilişkin düzenleme yapılması gerektiği ancak taraflara yeterli koruma sağlanması gerektiği yönünde güçlü destek olduğuna dair bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its seventeenth session (New York, 3-13 April 2006), Thirty-ninth session, New York, 19 June-7 July 2006, A/CN.9/594, s. 40, para. 156 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/539/92/PDF/V0653992.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında miktar sözleşmeleri ve miktar sözleşmelerinde sözleşme özgürlüğünün nasıl olabileceğine ilişkin Avustralya ve Fransa delegasyonları tarafından yapılan çeşitli öneriler için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Joint proposal by Australia and France on freedom of contract under volume contracts, Thirty-ninth session, New York, 19 June-7 July 2006, A/CN.9/612, s. 3-4, paras. 12-15 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/542/55/PDF/V0654255.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁴⁷⁸ Bu yönde görüş için bkz. ÜNAN, 2011, s. 87.

⁴⁷⁹ Bu konuda bilgi için bkz. CİĞER, 2021, s. 63-66.

⁴⁸⁰ TETLEY, 2009, s. 298.

ticaretine daha uygun olacaktır.⁴⁸¹ Doktrinde Rotterdam Kuralları'nın karışık olduğu yönünde eleştirilere karşılık Rotterdam Kuralları'nın karışık olmasına rağmen tek modern milletlerarası düzenleme olduğu ve bu Kurallar'ın uzlaşma olarak anlaşılması gerektiği belirtilmiştir.⁴⁸² Doktrinde ayrıca Rotterdam Kuralları'nın hükümlerinin basit olması yönünde bir hedefinin bulunmadığı, hukuku geliştirerek deniz ticaretini kolaylaştırma yönünde hedefi bulunduğu ifade edilmiştir.⁴⁸³ Rotterdam Kuralları'nın karışık olmasının eleştirilmesinin adil olmayacağı çünkü bu durumun Kurallar'ın zayıf bir biçimde kaleme alınışı nedeniyle değil, problemlerin karışıklığından kaynaklandığı belirtilmiştir.⁴⁸⁴

Doktrinde ayrıca Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesinde deniz ticareti alanında önde gelen devletlerin Rotterdam Kuralları'na taraf olmasının önemini altı çizilmiştir. Buna göre *Sturley*, Amerika Birleşik Devletleri'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olması ile yerel anlamda Amerikan hukukunu pek çok konuda modernize edip, netleştireceği ve milletlerarası anlamda Amerika Birleşik Devletleri'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olmasının milletlerarası deniz taşımacılığına ilişkin meselelerde liderlik rolünü üstlenmesinde önemli bir adım olacağını belirtmiş ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olması gerektiğini savunmuştur.⁴⁸⁵ Benzer şekilde *Nikaki*, deniz taşımacılığı alanında önde gelen devletlerin konvansiyona taraf olup olmayacağını belirleyici olacağını, eğer bu devletler taraf olursa diğer devletlerin de taraf olacağını belirtmiştir.⁴⁸⁶ Amerika Birleşik Devletleri'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olması için müzakere sürecinde olduğu gibi özel sektörün güçlü ve aktif desteğinin devam etmesinin gerektiği belirtilmiştir.⁴⁸⁷

7. Rotterdam Kuralları'nın Türkiye Açısından Doktrinde Değerlendirilmesi

Türkiye açısından Rotterdam Kuralları doktrinde değerlendirilmiş ve ülkelerin “*taşıtan*” veya “*taşıyan*” karakteristiklerine dikkat çekilerek Türkiye'nin “*taşıtan*” ülke karakteristiği gösterdiği ifade edilmiş ve Rotterdam Kuralları'nın taşıyan taraf menfaatleri bakımından daha

⁴⁸¹ Kate LANNAN, “Overview of the Convention- The UNCITRAL Perspective”, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 274 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁴⁸² HONKA, 2009, s. 270.

⁴⁸³ STURLEY, 2010, s. 104; STURLEY, Rotterdam Rules, 2009, s. 30.

⁴⁸⁴ FUJITA, 2009, s. 373.

⁴⁸⁵ Michael F. STURLEY, “Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States”, *Texas International Law Journal*, C. 44, (2009), S. 3, s. 453-455.

⁴⁸⁶ NIKAKI, 2010, s. 43.

⁴⁸⁷ Mary Helen CARLSON, “U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea is Important to the United States”, *Texas International Law Journal*, C. 44, (2009), S. 3, s. 276.

elverişli olduğu ve bu nedenle Kurallar'ın sağlayacağı avantajlardan bahsetmenin zor olduğu savunulmuştur.⁴⁸⁸ Ancak bu görüşe tam aksi bir görüş olarak doktrinde Rotterdam Kuralları'nın taşıtanlar için daha avantajlı hükümler öngördüğünü ve günümüz taşımacılığının ihtiyaçlarına uygun olduğunu savunarak Rotterdam Kuralları'na taraf olmanın Türkiye'nin lehine olacağı savunulmuştur.⁴⁸⁹ Rotterdam Kuralları başka sebeplerle de doktrinde savunulmuştur. Örneğin, Rotterdam Kuralları'nın hükümlerinin, elektronik koniementoya ilişkin hukuki altyapının sağlanması için bir fırsat olduğuna dair doktrinde bir görüş bulunmaktadır.⁴⁹⁰ Ayrıca günümüzde multimodal taşımaların sıklıkla gerçekleştirilmesi, çevre zararlarının engellenmesine dair düzenlemeler öngörmesi nedeniyle Rotterdam Kuralları'nın “*güncel ve gerekli*” olduğu ifade edilmiştir.⁴⁹¹ Rotterdam Kuralları'nın Türkiye açısından olumlu sonuçlar doğuracağı, Rotterdam Kuralları'nın geniş kapsamlı ve günümüz ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte olduğu belirtilmiştir.⁴⁹² Rotterdam Kuralları'nın sınırlı bir katılımı yürürlüğe girme ihtimalinin ise uluslararası ticaret hukukunun uyumlaştırılması açısından en olumsuz senaryo olacağı savunulmuştur.⁴⁹³

V. TÜRK HUKUKUNDA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ VE MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

A. EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

TTK'nın dördüncü kitabı taşıma işlerini düzenlemektedir. Gereğince dördüncü kitabın hazırlanmasında 25.06.1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu'ndan geniş ölçüde yararlanıldığına yer verilmiştir.⁴⁹⁴ Dördüncü kitabın birinci kısmında genel hükümler düzenlenmektedir.⁴⁹⁵ TTK m.850/1⁴⁹⁶ hükmünde eşyanın her türlü yükü kapsadığı

⁴⁸⁸ CİĞER, 2021, s. 75-76.

⁴⁸⁹ Nihal PAMUK, *Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2011, s. 101.

⁴⁹⁰ BER, 2018, s. 180.

⁴⁹¹ Tunca BOLCA, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 152. Modern hükümler öngören Hamburg Kuralları'na taraf olan ülkelerin sayısının sınırlı olması ve Rotterdam Kuralları'na yeterli sayıda devletin taraf olmaması nedeniyle yürürlüğe girmemiş olmasının nedeninin taşıyanların teknik kusurdan sorumsuzluk hakkını kaybetmek istememeleri olduğuna dair bkz. BOLCA, 2018, s. 151.

⁴⁹² Gülfer KUYUCU, *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s. 148.

⁴⁹³ CİĞER, 2021, s. 70. İhtimallerin değerlendirilmesi hakkında bkz. CİĞER, 2021, s. 67-73.

⁴⁹⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gereğesi, Esas Numarası: 1/324, s. 248 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁴⁹⁵ TTK'nın dördüncü kitabında yer alan hükümlerin taşıma hukukunun genel hükümleri niteliğinde olmadığı ve bu hükümlerin sadece karayolu ile yapılan taşımaları düzenlediği yönünde görüş için bkz. SÖZER, 2022, s. 331, dn. 15.

⁴⁹⁶ TTK m.850/1: “*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar.*”

düzenlenmiştir. Bu hükümde ayrıca taşıyıcının tanımına yer verilmiş ve buna göre taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşımayı veya her ikisini birlikte üstlenen kişi olarak tanımlanmıştır. TTK'nın gerekçesinde taşıyıcının tanımının geniş anlam taşıdığı ve eşya, taşınma eşyası, yolcu ve “karma” taşımadaki taşıyıcıyı kapsadığı belirtilmiştir.⁴⁹⁷ Taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmemiş olsa da TTK m. 850/2⁴⁹⁸ hükmünde tarafların edimlerine yer verilmiştir. Eşya taşıma sözleşmesinde taşıyıcının eşyayı varma yerine taşımak ve gönderilene teslim etmek, gönderenin ise taşıma ücretini ödemek şeklinde asli edimleri bulunmaktadır.⁴⁹⁹ Taşıma ücreti, taşıma ediminin karşılığını oluşturur ve bu nedenle taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir.⁵⁰⁰ Doktrinde taşıma ücreti, maddi değere sahip her türlü menfaat olarak değerlendirilmektedir.⁵⁰¹ Taşıma eğer ücretsiz yapılıyor ise bu durumda bir taşıma sözleşmesi bulunmamaktadır.⁵⁰² Hatır taşıması⁵⁰³ için taşımanın hatır için yapılması ve ücretsiz yapılması gereklidir.⁵⁰⁴ TTK m.850/1 hükmünün gerekçesinde bu hüküm ile hatır taşımasının durumunun açıklık kazandığını, bu taşımanın temelinde taşıma sözleşmesi söz konusu olmadığı için hatır taşımasının taşıyıcısının TTK m.850 anlamında bir taşıyıcı olmadığı ve TTK m.850 vd. yer alan hükümlerin kural olarak hatır taşımalarına uygulanmayacağı belirtilmiştir.⁵⁰⁵ TTK'da düzenlenen ağır sorumluluk sisteminin ücretsiz taşımalara uygulanmasının adil olmayacağı nedeniyle ücretsiz taşımalar TTK'nın kapsamı dışında bırakılmıştır.⁵⁰⁶ Taşıma ücreti taahhüdünün bulunması gerekli ve yeterli olup tarafların

⁴⁹⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 249 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁴⁹⁸ TTK m.850/2: “Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyla varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.”

⁴⁹⁹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 249 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁰⁰ Süleyman KIRAN, *Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018, s. 40; Özlem TÜZÜNER, “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (2012), S. 101, s. 172.

⁵⁰¹ ALHAN, 2023, s. 45; COŞKUN, 2018, s. 39; ÇETİNKAYA, 2016, s. 34. Maddi değeri olan her şeyin taşıma ücreti olabilmesinin mümkün olduğu ancak uygulamada genellikle taşıma ücreti olarak bir miktar paranın ödenmesinin kararlaştırıldığına dair bilgi için bkz. KIRAN, 2018, s. 133.

⁵⁰² ALHAN, 2023, s. 45; Bilal ÖZEL, *Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Karayolu ile Eşya Taşımalarında Gönderenin Sorumluluğu*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 16; KIRAN, 2018, s. 312. Ücret unsurunun öngörülmediği bir sözleşmeyi hem TTK hem de CMR anlamında bir taşıma sözleşmesi olarak kabul etmenin mümkün olmadığına dair bkz. Muhammetnazar İLYASOV, *TTK ve CMR'ye Göre Karayoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıma ve Teslim Engelleri*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019, s. 22; KIRAN, 2018, s. 46.

⁵⁰³ Hatır taşımaları hakkında detaylı bilgi için bkz. Nisim FRANKO, *Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1992, s. 1 vd.

⁵⁰⁴ KIRAN, 2018, s. 126. Hatır taşımalarının esaslı unsurunun, taşımanın taşıyan bakımından herhangi bir menfaat arzetmemesi olduğuna, taşımanın nezaket amacıyla ekonomik bakımdan önemli olmayan bir karşılıklı bulunmasının taşımanın niteliğinde bir değişiklik yapmayacağına ve taşımayı hatır taşıması olmaktan çıkartmayacağına dair bkz. FRANKO, 1992, s. 31.

⁵⁰⁵ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 249 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁰⁶ KIRAN, 2018, s. 45, 125.

ayrıca bu ücreti para veya mal olarak belirlememesi taşıma sözleşmesinin kurulmasını etkilememektedir.⁵⁰⁷ Doktrinde taşıma sözleşmesinde taşıma ücreti kararlaştırılmamış olsa bile taşıyıcının TTK m.20⁵⁰⁸ hükmü uyarınca ücret talep edebileceği savunulmuştur.⁵⁰⁹ Taşıma işinin ticari işletme faaliyeti olduğu ve taşıma ücreti kararlaştırılmamış olsa bile 6102 sayılı TTK m.20 hükmü uyarınca taşıyıcının uygun bir ücret talep edebileceği yönünde Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun kararı bulunmaktadır.⁵¹⁰ Ancak tacirin ücret isteme hakkının tarafların iradesine aykırı olacak şekilde yorumlanamayacağı ve buna göre tarafların taşımanın ücretsiz olarak yapılacağını kararlaştırmış olmaları durumunda ücret isteme hakkından ve bir taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilemeyeceği doktrinde ifade edilmiştir.⁵¹¹ Doktrinde bir başka görüş uyarınca ise sözleşmede tarafların karşılıklı irade beyanlarının dikkate alınacağı ve TTK m.20 hükmünün bu uyuşmanın yerini alamayacağı, taşımanın ücrete tabi tutulamayacağı ve bu nedenle sözleşmenin de taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilemeyeceği belirtilmiştir.⁵¹²

TTK m.856/2⁵¹³ hükmü uyarınca tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesinin kurulacağı düzenlenmiştir. Buna göre TTK’nın gerekçesinde de belirtildiği üzere taşıma sözleşmesinin yapılması bir şekle bağlanmamıştır.⁵¹⁴ Bu hüküm uyarınca taşıma sözleşmesi, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile kurulmaktadır. TTK’nın gerekçesinde TTK’nın taşıma sözleşmesinin yapılmasını bir şekle bağlamadığını, taşıma sözleşmesinin kurulmasında etkisi bulunmadığını ancak TTK m.858 hükmü çerçevesinde ispat gücünün bulunduğu yer verilmiştir.⁵¹⁵ TTK m.858/1 hükmü uyarınca taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturmaktadır. Bu hüküm uyarınca ayrıca taşıma senedinin iki tarafça imzalanması gereklidir.

⁵⁰⁷ KIRAN, 2018, s. 284. Taşıma ücreti belirlenmemiş ise ücretin, eşyanın gönderilene teslim edildiği yer ve andaki piyasa şartlarına göre tespit edilmesi gerektiği yönünde bkz. KIRAN, 2018, s. 286. Eğer bu ücret tespit edilemiyorsa makul bir ücrete borçlanılmış olarak kabul edilmesi gerektiği ve makul ücretin somut olayın şartları dikkate alınarak hakim tarafından hesaplanması gerektiğine dair bkz. KIRAN, 2018, s. 286.

⁵⁰⁸ TTK m.20: “*Tacir olan veya olmayan bir kişiye, ticari işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmüş olan tacir, uygun bir ücret isteyebilir. Ayrıca, tacir, verdiği avanslar ve yaptığı giderler için, ödeme tarihinden itibaren faize hak kazanır.*”

⁵⁰⁹ ADIGÜZEL, 2021, s. 30; ÖZEL, 2021, s. 16-17; KIRAN, 2018, s. 36, 284; COŞKUN, 2018, s. 39; ÇETİNKAYA, 2016, s. 33-34.

⁵¹⁰ Yargıtay HGK., E. 2017/408, K. 2019/917, T. 19.9.2019 (Kürşat GÖKTÜRK/Mehmet Çelebi CAN/Esra KAŞAK, *Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşıma Hukuku*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020, s. 20).

⁵¹¹ KIRAN, 2018, s. 37.

⁵¹² SÖZER, 2022, s. 344.

⁵¹³ TTK m.856/2: “*Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.*”

⁵¹⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 251 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵¹⁵ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 251 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

Bu hükmün gerekçesinde hükmün 1998 tarihli değişik Alm. TK.'nın 409 uncu paragrafından alındığı, TTK'nın düzenlemesine göre taşıma senedinin bir kıymetli evrak değil, bir ispat aracı olduğu belirtilmiştir.⁵¹⁶ Taşıma senedinin ispat gücüne sahip olabilmesi için şeklen kanuna uygun düzenlenmesi, imzayı içermesi ve 858. maddede öngörülen şartları taşıması gerektiğine gerekçede yer verilmiştir.⁵¹⁷ Şekle uygun olan taşıma senedinin ispat gücünün tam bir karine oluşturduğuna ancak sadece taşıyıcının imzalaması durumunda bir tesellüm senedi olduğu gerekçede belirtilmiştir.⁵¹⁸ Taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın taşıyıcıya teslimi de aranmamaktadır.⁵¹⁹ TTK m.856/2 hükmünün gerekçesinde belirtildiği üzere eşyanın taşıyıcıya teslimi taşıma sözleşmesinin varlığına karine kabul edilmektedir.⁵²⁰

Doktrinde TTK m.856/2 hükmü ile eşya taşıma sözleşmesinin rızai nitelikte olduğunun açıkça ortaya konulduğu ifade edilmiştir.⁵²¹ Buna göre taşıma sözleşmesinin kurulması için tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları yeterli olup, TTK m.856/2 hükmünde öngörüldüğü üzere sözleşmenin kurulması için eşyanın teslimi aranmamaktadır.⁵²² TTK m.850 vd. hükümlerinde uygulanacak hüküm bulunmadığı takdirde tarafların arasındaki hukuki ilişkiye hangi hükümlerin uygulanacağını tespit edilmesi gereklidir. Bu durumda sözleşmenin hukuki niteliğinin tespit edilmesi gereklidir. Doktrinde taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin tartışmalar bulunmaktadır.⁵²³ Hakim görüş ise taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi olduğu yönündedir.⁵²⁴ Eser sözleşmesinde yüklenici, sonuç meydana getirme borcu altında olup, taşıma sözleşmesindeki taşıma ediminin eser sözleşmesindeki meydana getirme edimine karşılık geldiği savunulmuştur.⁵²⁵ Buna göre eşyanın bir yerden başka bir yere taşınması ve

⁵¹⁶ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 251 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵¹⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 251 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵¹⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 251 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵¹⁹ İLYASOV, 2019, s. 27.

⁵²⁰ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 251 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵²¹ ÇETİNKAYA, 2016, s. 15; TÜZÜNER, 2012, s. 175.

⁵²² KIRAN, 2018, s. 84; TÜZÜNER, 2012, s. 175. Taşıma sözleşmesinin kuruluşunda teslim zorunlu unsur olmadığı için taşıma sözleşmesinin aynı sözleşme olarak nitelendirilemeyeceğine dair bkz. TÜZÜNER, 2012, s. 189.

⁵²³ Tartışmalar hakkında bilgi için bkz. ÖZEL, 2021, s. 22-28; İLYASOV, 2019, s. 26-29; Mertol CAN, *CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, Birinci Cilt, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2017, s. 15-18; AKSOY, 2015, s. 34-38; TÜZÜNER, 2012, s. 184-189.

⁵²⁴ Gözde CÖMERT VAROL, *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp veya Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 15; İLYASOV, 2019, s. 29; KIRAN, 2018, s. 224, dn. 677; AKSOY, 2015, s. 37; TÜZÜNER, 2012, s. 188, 190.

⁵²⁵ TÜZÜNER, 2012, s. 187.

gönderilene teslim edilmesi amaçlanan bir sonuçtur.⁵²⁶ Doktrinde bir başka görüş uyarınca ise eser sözleşmelerinde bulunan yaratma unsurunun taşıma sözleşmelerinde bulunmadığı⁵²⁷, taşıma sözleşmesinin tipik (isimli) bir sözleşme olduğu, sözleşmenin taraflarından birinin ediminin konusunu emeğin oluşturması nedeniyle iş görme amacı güden sözleşmeler arasında yer aldığı ve TTK m.850 vd. hükümleri uyarınca sözleşmeye uygulanacak özel bir hükmün bulunmaması durumunda 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu⁵²⁸ (TBK) m.502 vd. hükümlerinde düzenlenen vekalet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygun düştüğü ölçüde uygulanacağı savunulmuştur.⁵²⁹

B. MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

TTK dördüncü kitabın dördüncü kısmında “*değişik tür araçlar ile taşıma*” düzenlenmektedir. TTK m.902/1⁵³⁰ hükmü uyarınca TTK’nın dördüncü kitabının birinci ve ikinci kısmının hükümleri bu maddede belirtilen tüm şartların bulunması halinde uygulanacaktır. Bu hüküm uyarınca taşıma eğer bir taşıma sözleşmesine dayanarak yapılıyor ise, bu sözleşme kapsamında taşıma değişik türde araçlarla gerçekleşiyor ise ve taraflar her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı bu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere tabi tutulacak ise TTK’nın dördüncü kitabının birinci ve ikinci kısım hükümleri uygulanacaktır. TTK m.902-905 arasında multimodal taşımaya ilişkin hükümler yer almaktadır ancak multimodal taşıma tanımlanmamış olup, TTK m.902 hükmünde bu tür taşımanın varlığı için aranan şartlar öngörülmekte ve bu şartların bulunması halinde hangi hükümlerin uygulanacağı düzenlenmektedir.⁵³¹

TTK m.902-905 hükümlerinin amacının ve kapsamının tespiti için TTK’nın gerekçesinin incelenmesi gereklidir. TTK m.902 hükmü, 25.06.1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alm. TK.’nın 452 nci paragrafından alınmıştır.⁵³² Gerekçede

⁵²⁶ İLYASOV, 2019, s. 29; AKSOY, 2015, s. 37 ; TÜZÜNER, 2012, s. 188.

⁵²⁷ CAN, 2017, s. 18.

⁵²⁸ RG. 4.2.2011, S. 27836.

⁵²⁹ ÖZEL, 2021, s. 26-28.

⁵³⁰ TTK m.902/1: “*Bu Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri, aşağıdaki şartların tamamının bir arada varlığı hâlinde, değişik tür araçlar ile taşıma sözleşmelerine de uygulanır:*

- a) *Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanıyorsa.*
- b) *Bu sözleşme bağlamında taşıma değişik türde araçlarla yapılacaktır.*
- c) *Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse.*
- d) *Aşağıdaki hükümlerle, uygulanması gerekli milletlerarası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme yoksa.”*

⁵³¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 25.

⁵³² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

milletlerarası taşıma hukukunun zor konularının başında eşyanın değişik tür araçlarla taşınması halinde hangi sorumluluk rejiminin uygulanacağı meselesinin geldiği belirtilmiştir.⁵³³ Konteynerli taşımanın gelişme göstermesi nedeniyle, her bir taşıma kısmı için ayrı sözleşmenin yapılması yerine tek bir taşıyıcı ile taşımanın tamamı için bir sözleşmenin yapılmasının yaygın hale geldiği ifade edilmiştir.⁵³⁴ Ancak konteyner taşıma boyunca hiç açılmadığı için herhangi bir zararın söz konusu olup olmadığı nihai teslim yerinde anlaşılabildiği ve zararın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiği bilinmiyor ise taşıyıcının sorumluluğunun hangi kurallara göre belirleneceğinin bir sorun olduğuna yer verilmiştir.⁵³⁵ Bu sorunun çözümü için Multimodal Taşıma Konvansiyonu’nun hazırlandığı ancak yürürlüğe girmediği, çeşitli ülkelerin hukukunda farklı çözümlerin kabul edildiği ve Tasarı’da Alman hukukunun çözümünün benimsendiği belirtilmiştir.⁵³⁶ Gerekçede TTK m.902-905 hükümlerinin uygulanabilmesi için tek bir taşıma sözleşmesi bulunmalı ve taşıyıcı bu sözleşme uyarınca eşyayı en az iki değişik taşıma aracıyla taşımayı üstlenmiş olmalıdır.⁵³⁷ TTK’nın gerekçesinde değişik tür araçlarla taşımanın varlığı halinde taşımanın TTK’nın dördüncü kitabının birinci ve ikinci kısmında düzenlenen hükümlere tabi olduğu ancak TTK m.903 ve m.904 özel hükümleri ve somut uyuşmazlıkta uygulanması gerekli olan milletlerarası sözleşme hükümlerinin öncelikli olarak uygulanacağı belirtilmiştir.⁵³⁸ Ancak doktrinde TTK m.902/1(d) hükmünde yer alan “*milletlerarası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme yoksa*” ifadesi eleştirilmiş, zaten milletlerarası antlaşmalar ile iç taşımaların düzenlenmediğine, TTK’nın bu hükümlerinin iç taşımaya uygulanacağına, milletlerarası nitelikli multimodal bir taşımadan doğan uyuşmazlıklara ilişkin Türk mahkemelerinde dava açıldığında öncelikle bu konuda bir milletlerarası antlaşmanın bulunup bulunmadığına bakılacağına, bu alanda Türkiye’nin taraf olduğu ve yürürlükte olan milletlerarası bir antlaşma bulunmadığı için uygulanacak hukukun MÖHUK m.29 hükmüne göre belirleneceğine, MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak Türk hukuku ise bu durumda TTK m.902/1(d) hükmünün anlam ifade edeceğine ve TTK

⁵³³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵³⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵³⁵ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵³⁶ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267-268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵³⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵³⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

m.903-904 ve 905 hükümlerinin uygulama alanı bulacağına yer verilmiştir.⁵³⁹ Doktrindeki bir başka eleştiri de Anayasa m.90/5 ve MÖHUK m.1/2 hükümlerinde milletlerarası antlaşmaların öncelikle uygulanacağını düzenlendiğine ve bu nedenle TTK m.902/1(d) hükmünün bu alanda bir yenilik getirmediğine ilişkindir.⁵⁴⁰ Bu hüküm için *Sözer* tarafından yalnızca Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası konvansiyonlar değil ayrıca Türkiye'nin taraf olmadığı ancak tarafların sözleşmelerine uygulanmasını kararlaştırdıkları milletlerarası konvansiyonların da bu hüküm anlamında “*uygulanması gerekli*” milletlerarası konvansiyon olarak kabul edilmesi gerektiği savunulmuştur.⁵⁴¹ Çalışmanın üçüncü bölümünde inceleneceği üzere Türkiye'nin taraf olmadığı ancak tarafların sözleşmelerine uygulanmalarını kararlaştırdıkları milletlerarası konvansiyonların hükümleri, tarafların aralarındaki sözleşmenin hükümleri haline geldiği, emredici nitelikte olmadığı için bu tür milletlerarası konvansiyonların TTK m.902/1(d) anlamında “*uygulanması gerekli*” milletlerarası konvansiyon kapsamında olduğu görüşüne katılmıyoruz.

TTK m.902 hükmünün gerekçesinde modern taşımacılıkta konteynerlerle taşımının gelişmesi ile birlikte her bir taşıma aşaması için farklı taşıma sözleşmelerinin yapılması yerine tek bir taşıyıcı ile taşımının tamamı için bir sözleşmenin yapılmasının yaygın olduğundan bahsedilmiş ve bu tür taşımaya ilişkin bir örnek verilmiştir.⁵⁴² Buna göre Düsseldorf şehrinden Manisa'ya yapılacak eşya taşımında eşya konteynere yerleştirilip, Düsseldorf ve Rotterdam Limanı arasında demiryoluyla, Rotterdam Limanı'ndan İzmir'e deniz yoluyla, İzmir'den Manisa'ya karayoluyla teslim yerine götürülmektedir.⁵⁴³ Taşıma süresince konteyner açılmadığı için eşyanın zarara uğraması durumunda bu zararın taşımının hangi aşamasında gerçekleştiği bilinmiyorsa taşıyıcının sorumluluğunun hangi kurallara göre belirleneceğine dair sorunun söz konusu olacağına yer verilmiştir.⁵⁴⁴ Bu durumda taşımının aşamaları ayrı ayrı değerlendirildiğinde farklı düzenlemelerin uygulanmasının söz konusu olacağı, bu problemleri çözmek için Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmediği, çeşitli ülkelerin hukuklarında farklı düzenlemelerin bulunduğu, TTK'da

⁵³⁹ EKŞİ, Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma, 2020, s. 22.

⁵⁴⁰ KULA DEĞİRMENCİ, 2014, s. 116. TTK m.902/1(d) hükmünün kanunlar ihtilafı kuralı olmadığı, bağımsız nitelikte ve yabancılık unsuru taşıyan multimodal taşımalara uygulanan bir hüküm niteliğinde olduğuna dair bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 144. Bu düzenlemenin kanunlar ihtilafı kuralı, doğrudan uygulanan kural veya maddi milletlerarası özel hukuk kuralı olmadığına dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2020, s. 594, dn. 45.

⁵⁴¹ SÖZER, 2011-2012, s. 499.

⁵⁴² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁴³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁴⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

Alman hukukunun çözümünün benimsendiği belirtilmiştir.⁵⁴⁵ Buna göre m.902 ilâ m.905 hükümlerinin uygulanabilmesi için taşıyıcının, tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında değişik tür araçlarla yapılmasını üstlenmesinin gerektiği, bu sözleşmenin TTK'nın dördüncü kitabının birinci ve ikinci hükümlerine tabi tutulduğu ancak m.850 ilâ m.893 hükümlerinin uygulanmasından önce 903 ilâ 904 maddelerinde yer alan özel hükümlerin ve somut uyuşmazlıkta uygulanması gereken milletlerarası sözleşmelerin hükümlerinin öncelikle uygulanacağına yer verilmiştir.⁵⁴⁶ Gerekçede deniz yoluyla yapılan taşımalar bakımından da m.902 hükmü uyarınca aynı kuralın uygulanacağını altı çizilmiş ve böylece Düsseldorf ve Manisa arasında yapılan taşıma örneğindeki gibi değişik tür araçlarla yapılan taşımanın bir aşamasının deniz yoluyla yapılması durumunda da m.850 ilâ m.893 hükümlerinin uygulanacağı ve bu nedenle m.852⁵⁴⁷ hükmünün dikkate alınmayacağı belirtilmiştir.⁵⁴⁸

TTK m.903⁵⁴⁹ hükmü ziyaa, hasara, teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğinin belli olup olmamasına göre taşıyıcının sorumluluğunun tabi olacağı hükümleri belirlemektedir. Bu hüküm uyarınca ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli değil ise taşıyıcının sorumluluğu TTK'nın dördüncü kitabının birinci ve ikinci kısım hükümlerine tabi olacaktır.⁵⁵⁰ Eğer olayın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiği belli ise bu durumda taşımanın bu aşaması için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin tabi olacağı hükümlere göre taşıyıcının sorumluluğu belirlenecektir. TTK'nın gerekçesinde belirtildiği üzere bu hüküm 25.06.1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alm. TK.'nın 452a paragrafından alınmıştır.⁵⁵¹ Bu hükümle zarar yerinin belli olduğu durumlar için bir istisna getirilmektedir.⁵⁵² Gerekçede bu duruma örnekler gösterilmiştir. Buna göre örneğin, konteynerin gemideyken devrilmesi veya konteynerin kamyon ile taşınırken yanması halinde

⁵⁴⁵ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 267-268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁴⁶ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁴⁷ TTK m.852: “Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır.”

⁵⁴⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁴⁹ TTK m.903: “Ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, bu Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir. Ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir.”

⁵⁵⁰ Karayoluyla taşımaya ilişkin hükümlerin tercih edilmesinin menfaatler dengesi bakımından adil olduğu yönünde görüş için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 114.

⁵⁵¹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁵² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

zararın taşımının hangi aşamasında geldiği belli olacak ve m.902'deki genel atıf uygulanmayacaktır.⁵⁵³ Bu durumda zararın veya gecikmenin taşımının belli bir aşamasında meydana geldiğini iddia eden taraf, bu iddiasını ispat edecektir.⁵⁵⁴ Doktrinde TTK m.903 hükmünün yorumlanmasında taşıma karayolu ile yapılmış ise CMR, deniz yolu ile yapılmış ise Lahey Kuralları, demiryolu ile yapılmış ise CIM, hava yolu ile yapılmış ise Montreal Sözleşmesi'nin hükümlerinin uygulanacağı savunulmuştur.⁵⁵⁵

TTK m.904/1⁵⁵⁶ hükmünde zararın bildiriminin, zarar yerinin bilinip bilinmemesine bakılmadan veya sonradan belli olmasına bakılmadan, TTK m.889⁵⁵⁷ hükmünün uygulanacağı düzenlenmiştir. Ayrıca taşımının son aşaması için ayrı bir sözleşme yapılmış olsaydı, o sözleşmeye uygulanacak hükümlere uygun bir bildirimde bulunulması durumunda da, zararın bildirimi için öngörülen şekil ve süreye uyulduğunun kabul edileceği öngörülmüştür. TTK m.904/2⁵⁵⁸ hükmünde istem hakkının ne zaman zamanaşımına uğrayacağı düzenlenmiştir. Gerekçede TTK m.904 hükmünün 25.06.1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alm. TK.'nın 452b paragrafından alındığı belirtilmiştir.⁵⁵⁹ Buna göre örneğin, taşımının son aşaması deniz yoluyla gerçekleşmiş ise bu durumda ilgili milletlerarası sözleşmeye veya TTK m.1185⁵⁶⁰ hükmüne uygun şekilde yapılmış bir ihbar, TTK m.889

⁵⁵³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁵⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁵⁵ ALGANTÜRK LIGHT, 2017, s. 21.

⁵⁵⁶ TTK m.904/1: “Zararın bildirimine ilişkin olarak, zarar yerinin bilinip bilinmemesi veya sonradan belli olmasına bakılmaksızın, 889 uncu madde hükümleri uygulanır. Taşımanın son kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmeye uygulanacak hükümlere uygun bir bildirimde bulunulması hâlinde de, zararın bildirimi için öngörülmüş olan şekil ve süreye uyulduğu kabul edilir.”

⁵⁵⁷ TTK m.889: “(1) Eşyanın zıyaı veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar zıyaı veya hasarı bildirmezlerse, eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır. Bildirimde, zararın gerekli açıklıkla belirtilmesi ve nitelendirilmesi şarttır.

(2) Birinci fıkradaki karine, zıya veya hasarın açıkça görünmemesi ve eşyanın tesliminden sonra yedi gün içinde bildirilmemesi hâlinde de geçerlidir.

(3) Gönderilen, taşıyıcıya, teslim süresinin aşıldığını, teslimden itibaren yirmibir gün içinde bildirmezse, gecikmeden kaynaklanan hakları sona erer.

(4) Teslimden sonra yapılan bildirimin yazılı olması şarttır. Bildirim, telekomünikasyon araçları yardımıyla da yapılabilir. Bildirimde bulunanın kim olduğu herhangi bir şekilde anlaşılıyorsa, imzaya gerek yoktur. Sürenin korunması için bildirimin zamanında gönderilmiş olması yeterlidir.

(5) Zıya, hasar veya gecikme teslim sırasında bildirilirse, bu bildirimin yukarıdaki hükümlere uygun olarak eşyayı teslim edene yapılması yeterlidir.”

⁵⁵⁸ TTK m.904/2: “Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye dayanan istemin bağlı olduğu zamanaşımının başlangıcı için teslim tarihinin esas alındığı durumlarda, bu tarih eşyanın gönderilene teslimi tarihidir. İstem hakkı, zarar yerinin belli olması hâlinde de en erken 855 nci madde uyarınca zamanaşımına uğrar.”

⁵⁵⁹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁶⁰ TTK m.1185: “(1) Zıya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Zıya veya hasar haricen belli değilse, bildirimin eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir. İhbarnamede zıya veya hasarın neden ibaret olduğunun genel olarak belirtilmesi gereklidir.

hükümünde öngörülen şartları karşılamasa bile TTK m.904 hükmü bakımından yeterli olacaktır.⁵⁶¹

TTK m.905⁵⁶² hükmünde ise değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesinin konusunu taşıma eşyasının oluşturması durumunda sözleşmeye, TTK'nın üçüncü kısım hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. Bu hüküm uyarınca TTK m.903 hükmü ancak Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme geçerli ise zararın meydana geldiği taşıma kısmı hakkında uygulanacaktır. TTK'nın gerekçesinde belirtildiği üzere bu hüküm, 25.06.1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alm. TK.'nın 452c paragrafından alınmıştır.⁵⁶³ Gerekçede zarar yeri belli ise TTK'nın üçüncü kısım hükümleri uygulanacağı ancak bir milletlerarası sözleşmenin uygulama alanı bulduğu durumlarda TTK m.903 hükmüne dönüleceği ifade edilmiştir.⁵⁶⁴

Doktrinde multimodal taşıma sözleşmesinin basit bir taşıma sözleşmesinden farklı olarak taşımanın tamamını kapsayan bir organizasyon faaliyetini içerdiğine değinilmiştir.⁵⁶⁵ Ancak taşıma ediminin, belirtilen organizasyon için söz konusu olan edimlere kıyasla daha ağırlıklı olduğu savunulmuştur.⁵⁶⁶ *Burdurlu Ahlat*, multimodal taşıma sözleşmelerinin taşıdıkları özellikler nedeniyle diğer taşıma sözleşmelerine kıyasla atipik bir biçiminin söz konusu

(2) Eşyanın incelenmesi tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmışsa bildirim gerek yoktur.

(3) Gerçek veya muhtemel bir ziya veya hasarın söz konusu olması hâlinde taşıyan ve gönderilen, eşyanın incelenmesi ve koli sayısının belirlenmesi için birbirlerine uygun olan her türlü kolaylığı göstermekle yükümlüdürler.

(4) Eşyanın ziya veya hasarı ne bildirilmiş ne de tespit ettirilmiş olursa, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir ziya veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Şu kadar ki, bu karinelerin aksi ispat olunabilir.

(5) Eşyanın teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmez.

(6) Eşya, fiili taşıyan tarafından teslim edilmişse, bu madde uyarınca kendisine yapılan her bildirim taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de fiili taşıyana yapılmış gibi hüküm ifade eder. Kaptan ve sorumlu gemi zabiti dâhil olmak üzere, taşıyan veya fiili taşıyan ad ve hesabına hareket eden bir kişiye yapılan bildirim, taşıyana veya fiili taşıyana yapılmış sayılır.”

⁵⁶¹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁶² TTK m.905: “Değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesinin konusunu taşıma eşyası oluşturuyorsa, sözleşmeye, bu Kitabın Üçüncü Kısım hükümleri uygulanır. Zararın meydana geldiği taşıma kısmı hakkında, Kanunun 903 üncü maddesi hükmü ancak Türkiye Cumhuriyeti için bağlayıcı olan milletlerarası sözleşmelerden biri geçerliyse uygulanır.”

⁵⁶³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 268 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁶⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 269 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁶⁵ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 114.

⁵⁶⁶ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 114.

olduğunu belirtmiştir.⁵⁶⁷ Multimodal taşıma sözleşmesinde taşıma ediminin ana edim olduğu, vekalet ve saklama edimlerinin ise tali edimler olduğu ifade edilmiştir.⁵⁶⁸

VI. YABANCILIK UNSURU VE MİLLETLERARASI EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

MÖHUK m.1/1 hükmünde yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukukun MÖHUK hükümlerinde düzenlendiği belirtilmiştir. Yabancılık unsurunun ne olduğunun tespit edilmesi gereklidir ve bu nedenle doktrinde hangi hallerde yabancılık unsurunun bulunduğuna ilişkin çeşitli görüşler söz konusudur.⁵⁶⁹ Doktrinde hukuki olay veya ilişkinin yabancı hukuk düzeni ile herhangi bir şekilde irtibatlı hale gelmesinin gerekli ve yeterli olduğuna ve bu nedenle olay veya ilişkinin mutlaka yer bakımından irtibatının bulunmasının gerekli olmadığı belirtilmiştir.⁵⁷⁰ Bu unsur, özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkileri, hakimin mensup olduğu devletin hukukunun dışında en az bir veya daha fazla hukukun düzeni ile irtibatlı hale getirmektedir.⁵⁷¹ Yabancılık unsurunun hangi durumlarda söz konusu olduğuna ilişkin düzenleme bulunmamaktadır ve bu nedenle yabancılık unsurunun tespiti doktrinde ve uygulamada yapılmaktadır.⁵⁷² Her somut uyuşmazlık bakımından yabancılık unsurunun bulunup bulunmadığı tespit edilmelidir.⁵⁷³

Tarafların yabancı bir hukuku seçmelerinin tek başına sözleşmeyi yabancılık unsuru taşıyan sözleşme haline getirmek için yeterli olup olmadığına dair doktrinde tartışma bulunmaktadır. Buna göre bir görüş uyarınca tarafların yabancı hukuk seçimi yapması ile o hukuki ilişkinin yabancı unsurlu bir hukuki ilişki haline geleceği, yabancı bir hukukun seçimi için sözleşmenin yabancılık unsuru taşımasının gerekmediği savunulmaktadır.⁵⁷⁴ Dolayısıyla bu görüş uyarınca

⁵⁶⁷ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 115.

⁵⁶⁸ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 116.

⁵⁶⁹ Bu konuda görüşler için bkz. Merve İLDAN, *5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 1. Maddesi Çerçevesinde Yabancılık Unsuru*, İstanbul Medipol Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2020, s. 11; COŞKUN, 2018, s. 79-81; SÜRAL, 2008, s. 6-8. Yabancılık unsurunun geniş yorumlanması gereken bir kavram olduğuna, özel hukuka ait ilişkinin yabancı bir hukuk düzeni ile irtibatının sağlanması halinde yabancılık unsurunun varlığından bahsedilebileceğine dair bkz. İLDAN, 2020, s. 11. Yabancılık unsuru tartışmaları hakkında detaylı bilgi için bkz. İLDAN, 2020, s. 12-30. Doktrinde hangi durumlarda bu unsurun var olduğuna dair farklı yaklaşımlar hakkında bilgi için bkz. Vahit DOĞAN/Alper Çağrı YILMAZ/Lale AYHAN İZMİRLİ, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 10. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara, 2024, s. 6-10. Multimodal taşıma sözleşmesi bakımından hangi durumlarda yabancılık unsurunun söz konusu olduğuna dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 147-151.

⁵⁷⁰ Mesut AYGÜN, “Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, (Özel Sayı 2014), Prof. Dr. Hakan PEKCANİTEZ’e Armağan, s. 1029-1030.

⁵⁷¹ AYGÜN, 2014, s. 1029.

⁵⁷² AYGÜN, 2014, s. 1032.

⁵⁷³ İLDAN, 2020, s. 6; AYGÜN, 2014, s. 1032.

⁵⁷⁴ Bu yönde görüş için bkz. ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 333-334; İLDAN, 2020, s. 25-28; Aysel ÇELİKEL/B. Bahadır ERDEM, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 16. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 379-380; Ergin NOMER, *Devletler Hususî Hukuku*, 22. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2017, s. 320.

taraf iradesi ile seçilen hukukun, yabancılık unsurunun katılımını sağlayan bir bağlama noktası teşkil edeceği, bu hukuk seçimi ile sözleşmenin bir bütün olarak seçilen hukuka tabi olacağı belirtilmiştir.⁵⁷⁵ Yabancılık unsurunun mutlaka objektif nitelik taşıması gerektiğini öngören bir düzenlemenin olmadığı, yabancı bir hukukun seçimi ile o hukuki ilişkinin yabancı unsurlu bir hukuki ilişki haline geleceği savunulmuştur.⁵⁷⁶ Diğer görüş uyarınca ise tarafların MÖHUK m.24/1⁵⁷⁷ kapsamında hukuk seçimi yapabilmesi için zaten sözleşmenin yabancılık unsuru taşıyan bir sözleşme olması gereklidir.⁵⁷⁸ Diğer bir ifadeyle, tarafların seçtikleri hukuk dışında, sözleşmenin objektif olarak yabancılık unsuru taşıması gerektiği savunulmuştur.⁵⁷⁹ Sözleşmenin objektif olarak yabancılık unsuru taşıması ile belirtilmek istenen ise sözleşmenin yapıldığı yer, ifa yeri, tarafların vatandaşlığı, işyerleri gibi unsurlardan en az birisi ile yabancı ülke hukuku arasında bağlantı kurulması olup ancak bu sözleşmeler bakımından MÖHUK m.24 anlamında hukuk seçimi yapılabilecektir.⁵⁸⁰ Aksi takdirde, tamamen iç hukuka ait sözleşmelerin yabancı hukuka tabi kılınmasıyla Türk hukukunun emredici hükümlerinin bertaraf edilmesi sonucu doğabilir.⁵⁸¹ Bu nedenle, bu sözleşmelerde yer alan hukuk seçimine

⁵⁷⁵ ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 379-380.

⁵⁷⁶ ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 333-334; İLDAN, 2020, s. 25-28.

⁵⁷⁷ MÖHUK m.24/1: “Sözleşmeden doğan borç ilişkileri tarafların açık olarak seçtikleri hukuka tâbidir. Sözleşme hükümlerinden veya hâlin şartlarından tereddüde yer vermeyecek biçimde anlaşılabilen hukuk seçimi de geçerlidir.”

⁵⁷⁸ Bu yönde görüş için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 148, dn. 557; DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 402; Sibel ÖZEL/Mustafa ERKAN/Hatice Selin PÜRSELİM/Hüseyin Akif KARACA, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, s. 12; CAN, 2023, s. 191, 193; Gülin GÜNGÖR, *Türk Milletlerarası Özel Hukuku*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021, s. 175; Sibel ÖZEL, “Sözleşmesel İlişkide Yabancılık Unsuru ve Hukuk Seçimi” in *Milletlerarası Özel Hukukta Güncel Konular Sempozyumu*, Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Eskişehir, 21-22 Nisan 2016, Sempozyum Bildirileri ve Tartışmalar, Bilgin TİRYAKİOĞLU/Mesut AYGÜN/Alı ÖNAL/A.Kübra ALTIPARMAK/Cansu KAYA (eds.), Yetkin Yayınları, Ankara, 2016, s. 425; AYGÜN, 2014, s. 1037; Hatice ÖZDEMİR KOCASAKAL, “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m.24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 30, (2010), S. 1-2, s. 33; Zeynep Derya TARMAN, “5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Uyarınca Yabancılık Unsuru Taşıyan Akdi Borç İlişkilerinde Hukuk Seçimi”, *BATİDER*, C. 26, (2010), S. 1, s. 146. Tarafların yabancı hukukun uygulanmasını kararlaştırmalarının tek başına hukuki ilişkiyi yabancı unsurlu hale getirmediğine dair bkz. COŞKUN, 2018, s. 81. Türk doktrininde baskın görüşün, tarafların yabancı bir hukuku uygulanacak hukuk olarak seçmeleri durumunda sözleşmenin yabancı unsurlu hale gelmeyeceği olduğu yönünde bkz. SÜRAL, 2008, s. 7. Hukuk seçiminin yalnızca “objektif bakımdan” yabancı öge içeren sözleşmelerde söz konusu olabileceğinin genellikle kabul edildiğine dair bkz. Rona AYBAY/Esra DARDAĞAN, *Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)*, 2. Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2008, s. 250.

⁵⁷⁹ AYGÜN, 2014, s. 1037; ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 33. MÖHUK m.1 hükmünde belirtilen yabancılık unsuru ile kastedilenin sözleşme ilişkisinde objektif olarak bulunan yabancılık ögesi olduğuna dair görüş için bkz. TARMAN, 2010, s. 146.

⁵⁸⁰ AYGÜN, 2014, s. 1037. Tarafların vatandaşlığının, yerleşim yerlerinin, sözleşmenin yapıldığı, ifa edildiği, malın bulunduğu veya hizmetin yapıldığı yer ile sözleşmede yabancılık unsurunun söz konusu olabileceği ancak tarafların, sözleşmelerine yabancı hukukun uygulanması konusunda anlaşmalarıyla sözleşmeye yabancılık unsuru katamayacaklarına dair bkz. TARMAN, 2010, s. 146.

⁵⁸¹ AYGÜN, 2014, s. 1037-1038. Yabancılık unsuru taşımayan bir sözleşmede tarafların yabancı hukuku seçmeleri durumunda bu seçimin Türk hukukunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine aykırı olmaması halinde geçerli olacağı ancak sözleşmede MÖHUK m.1 hükmü uyarınca yabancılık unsuru bulunuyorsa, uygulanacak

ilişkin kayıtlar ile seçilen hukukun hükümlerinin sözleşme metnine dahil edildiği ve Türk hukukunun emredici hükümlerine aykırı olmamak şartıyla uygulanabilecekleri savunulmaktadır.⁵⁸² Hakimin hukukunun sözleşme özgürlüğü kapsamında taraf iradelerine etki tanınacaktır ve bu durum milletlerarası özel hukuk anlamında hukuk seçimi olarak kabul edilemeyecektir.⁵⁸³

Çalışmanın konusunu karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk oluşturmaktadır. Milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerinde yabancılık unsuru bulunmaktadır.⁵⁸⁴ Bu nedenle bu durumda milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen MÖHUK m.29 uyarınca sözleşmeye uygulanacak hukuk tespit edilecektir. Ancak MÖHUK m.1/2 ve Anayasa m.90/5 hükümleri uyarınca öncelikle milletlerarası sözleşmeler uygulama alanı bulmaktadır. Milletlerarası eşya taşıma hukukuna öncelikle milletlerarası sözleşmeler yön vermektedir.⁵⁸⁵ Ancak Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen yürürlükte olan bir konvansiyon bulunmamaktadır. Çalışmanın konusu karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespiti olduğu için bu alanlarda Türkiye'nin taraf olduğu unimodal taşıma sözleşmelerinin uygulama alanları çalışmanın ikinci bölümünde incelenmektedir.

hukukun MÖHUK m.24 hükmü gereği seçilen hukuk olduğu ve sözleşmesel ilişkinin bütün olarak yabancı hukukun egemenliğine geçtiğine dair bilgi için bkz. ÖZEL, 2016, s. 426-427, 434.

⁵⁸² CAN, 2023, s. 193; AYGÜN, 2014, s. 1038.

⁵⁸³ DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 402. Bu durumda bir hukuk seçiminin söz konusu olmadığı, tümüyle iç hukuka ait bir sözleşmede yabancı hukuk seçiminin sözleşme hükmü olarak değerlendirileceği yönünde ayrıca bkz. ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 12-13.

⁵⁸⁴ COŞKUN, 2018, s. 81. Her milletlerarası sözleşmenin yabancılık unsuru taşıdığı ancak her yabancılık unsuru taşıyan sözleşmenin milletlerarası sözleşme olmadığına dair bilgi için bkz. AYGÜN, 2014, s. 1035.

⁵⁸⁵ Hatice Selin PÜRSELİM, "Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK Md. 29/II'deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk", *VII. International Multidisciplinary Congress of Eurasia- IMCOFE' 19 (Antalya, 24-26 April 2019), Proceeding& Abstract Book 2019*, s. 338, <https://www.imcofe.org/dosyalar/antalyaproceedingdandabstract.pdf> Erişim Tarihi: 29.11.2022.

İKİNCİ BÖLÜM

LAHEY KURALLARI VE CMR KAPSAMINDA İNCELEME

I. LAHEY KURALLARI KAPSAMINDA İNCELEME

Çalışmanın giriş bölümünde de belirtildiği üzere, Türkiye Lahey Kuralları'na taraftır. Lahey Kuralları'ndan daha sonra yürürlüğe giren Lahey-Visby Kuralları'na ve Hamburg Kuralları'na ise Türkiye taraf değildir. Deniz ticaretinde önde gelen pek çok devlet Lahey Kuralları veya Lahey-Visby Kuralları'na taraftır.⁵⁸⁶ Deniz yoluyla eşya taşımacılığında önde gelen devletlerin taraf olması ve bu alanda pek çok ulusal düzenlemenin Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'na dayanması nedeniyle doktrinde bu Kurallar'ın deniz yoluyla milletlerarası eşya taşımacılığı alanında hala en önemli rolü oynadığı belirtilmiştir.⁵⁸⁷ Deniz yoluyla eşya taşımacılığında güçlü bir ulusal düzenlemenin yeknesaklık oluşturmada baskı yaratacağı, buna örnek olarak Amerika Birleşik Devletleri tarafından Harter Kanunu'nun yürürlüğe konulması üzerine diğer devletlerde de bu tip düzenlemelerin söz konusu olması ve en sonunda Lahey Kuralları'nın ortaya çıkması ve diğer devletlerin bunu izlemesi olduğu belirtilmiştir.⁵⁸⁸ Lahey Kuralları'na Amerika Birleşik Devletleri'nin taraf olmasıyla deniz taşımacılığında önde gelen diğer devletler oldukça hızlı bir şekilde bu Kurallar'a taraf olmuştur.⁵⁸⁹ Deniz ticaretinde önde gelen devletler Hamburg Kuralları'na taraf değildir.⁵⁹⁰ Bu Kurallar'a taraf olup olmamakta devletlerin kararlarını etkileyen konu, devletlerin gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler arasında yer alması değil, kendilerini gemi sahibi veya eşya taşıyan ülkeler arasında saymaları ile ilgili olduğuna TTK'nın gerekçesinde yer verilmiştir.⁵⁹¹ Hamburg Kuralları'nda teknik kusur ("*nautical-fault*") istisnası kaldırılmış, sorumluluk limitleri artırılmış ve taşıyanın sorumlu olduğu zaman dilimi Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'ndan farklı olarak vinçten vince ("*tackle-to-tackle*") şeklinde düzenlenmemiştir.⁵⁹² Bu Kurallar eleştirilmiş ve amaçlanan katılım gerçekleşmemiştir.⁵⁹³ TTK'nın gerekçesinde de Hamburg Kuralları'na katılımın sınırlı kalmasının en büyük nedeninin taşıyanın teknik kusurdan muafiyetini öngören bir hükme Hamburg Kuralları'nda yer verilmemesi olduğu

⁵⁸⁶ HOEKS, 2010, s. 298.

⁵⁸⁷ DAMAR, 2012, s. 661.

⁵⁸⁸ Michael F. STURLEY, "Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 26, (1995), S. 4, s. 578.

⁵⁸⁹ Michael F. STURLEY, "The History of COGSA and the Hague Rules", *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 22, (1991), S. 1, s. 56.

⁵⁹⁰ HOEKS, 2010, s. 298, 328.

⁵⁹¹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 321 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁹² HOEKS, 2010, s. 298. Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları arasındaki farklar hakkında ayrıca bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 329-330.

⁵⁹³ HOEKS, 2010, s. 298.

belirtilmiştir.⁵⁹⁴ Yürürlükte deniz yoluyla milletlerarası eşya taşımayı düzenleyen üç tane konvansiyonun bulunması milletlerarası ticarete amaçlanan yeknesaklığa hizmet etmemektedir.⁵⁹⁵ Çalışmanın bu bölümünde öncelikle Türkiye'nin taraf olduğu Lahey Kuralları'nın uygulama alanı incelenecektir. Ancak Lahey Kuralları'nın uygulama alanının tespitinden önce bu Kurallar'ın hangi amaçlarla düzenlendiğinin incelenmesi Lahey Kuralları'nın uygulama alanının tespitinde yardımcı olacaktır.

A. LAHEY KURALLARI ÖNCESİ

Lahey Kuralları öncesinde⁵⁹⁶ taşıyanlar, konişmentolara sorumsuzluk kayıtları koymaktaydı ve bu klotlarla birlikte ise zararların tazmini imkansız hale gelmişti.⁵⁹⁷ Sorumsuzluk kayıtları ile menfaatler dengesi taşıtanlar aleyhine bozulmuştur.⁵⁹⁸ Taşıyanlar muafiyet kayıtlarını konişmentoya ekleyerek sorumluluklarını ve dolayısıyla sigorta primini azaltmış ve bu şekilde bu indirimden navlunu ucuzlatarak yükletenin de yararlanmasını sağlamıştır.⁵⁹⁹ Denizaşırı alıcı, bankalar ve sigortacılar konişmentoda yazılı her şartı kabul etmek durumunda kalmışlardır.⁶⁰⁰ Ayrıca konişmentoya hangi hukukun uygulanacağı ve hangi risklerin üstlenildiğine ilişkin belirsizlik söz konusu olmuş ve bu belirsizliğe tepki konişmento hamillerinden, bankacılardan ve sigortacılardan gelmiştir.⁶⁰¹

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1893 yılında yürürlüğe giren Harter Kanunu ile ilk kez taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenmiş ve böylece sorumsuzluk kayıtları sınırlandırılmıştır.⁶⁰² Bu düzenleme ile ekonomik olarak zayıf taraf olan taşıtanların korunması amaçlanmıştır.⁶⁰³ 1921 tarihinde CMI tarafından Harter Kanunu örnek alınarak bağlayıcılığı olmayan, tavsiye niteliğinde kurallar öngören bir metin hazırlanmıştır.⁶⁰⁴ 1921 Lahey

⁵⁹⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 321 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁵⁹⁵ HOEKS, 2010, s. 299.

⁵⁹⁶ Lahey Kuralları ve Carriage of Goods by Sea Act öncesi hakkında detaylı bilgi için bkz. STURLEY, 1991, s. 1-57.

⁵⁹⁷ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 103; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 1.

⁵⁹⁸ CUMALIOĞLU, 2011, s. 5.

⁵⁹⁹ Hakan KARAN, "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2000, s. 225.

⁶⁰⁰ KARAN, 2000, s. 225.

⁶⁰¹ KARAN, 2000, s. 225.

⁶⁰² YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 103; Ebru ATEŞ, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi (1924 Lahey Kuralları)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s. 5; Gülüm ÖZÇELİK, *Konışmentodan Doğan Kanunlar İhtilâfi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Uluslararası Özel Hukuk) Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2007, s. 51; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 1.

⁶⁰³ HOEKS, 2010, s. 49, dn. 64.

⁶⁰⁴ CUMALIOĞLU, 2011, s. 6-7.

Kuralları'nın konişmentolara dahil edilmesi tarafların isteğine bağlı olması nedeniyle amaçlanan sonuca ulaşılamadığı için sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin bağlayıcı nitelikte bir milletlerarası konvansiyon oluşturulmak istenmiştir.⁶⁰⁵ Bunun ardından ise devlet temsilcileri CMI'nin öncülüğünde önce 1922 yılında Londra'da ve daha sonra 1924 yılında Brüksel'de toplanmıř⁶⁰⁶ ve Lahey Kuralları kabul edilmiştir.⁶⁰⁷ Bu Kurallar ile milletlerarası yeknesaklığın sağlanması amaçlanmıştır.⁶⁰⁸ Bu nedenle Lahey Kuralları'nın uygulama alanının mümkün olduğunca geniş yorumlanması gerektiği savunulmuştur.⁶⁰⁹ Lahey Kuralları'nın taşıyanlar ve taşıtanlar arasında menfaat dengesi kurmak amacıyla düzenlendiğine yer verilmiştir.⁶¹⁰ Lahey Kuralları'nın hazırlandığı dönemde deniz ticaretinde en önemli enstrüman konişmentoydu.⁶¹¹ Taşıyanın sorumluluğunu kısıtlayan veya tamamen ortadan kaldıran konişmento kayıtlarının önüne geçilmesi amacıyla Lahey Kuralları hazırlanmıştır.⁶¹² Bu yönde bir kontrolün gerekli olduğu doktrinde savunulmuştur.⁶¹³ Bu nedenle taşıyanın muafiyetini öngöremeyeceği sorumluluk halleri düzenlenerek Lahey Kuralları kabul edilmiştir.⁶¹⁴

Deniz yoluyla eşya taşıma alanında taşıyanın sorumluluğunu emredici hükümlerle belirleyen ilk milletlerarası sözleşme Lahey Kuralları olmuştur. Lahey Kuralları m.3/8⁶¹⁵ hükmü uyarınca taşıyanın sorumluluğu emredici niteliktedir. Buna göre Lahey Kuralları'nın uygulama alanına giren bir uyuşmazlığın söz konusu olması durumunda taraflar, Lahey Kuralları'nın uygulanmaması yönünde anlaşma yapamayacak ve hükümlerini değiştiremeyecektir.⁶¹⁶ Dolayısıyla, Lahey Kuralları m.3/8 hükmüne aykırı şekilde tarafların taşıyanın sorumluluğunu daraltmaları veya kaldırmaları yönünde bir kayıt koymaları veya bu

⁶⁰⁵ ATEş, 2008, s. 6-7; YETİş şAMLI, 2008, s. 103-104; YAZICIOğLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 2. 1921 Lahey Kuralları'nın bu niteliği sebebiyle farklı ulusal hukukların uygulandığı ve milletlerarası ticari ilişkilerde öngörülebilirliğin tehlikeye düştüğüne dair bkz. ÖZÇELİK, 2007, s. 53.

⁶⁰⁶ Bu bilgi için bkz. ATEş, 2008, s. 7.

⁶⁰⁷ CUMALIOğLU, 2011, s. 7.

⁶⁰⁸ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 226.

⁶⁰⁹ Bu yönde görüş için bkz. KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 236.

⁶¹⁰ SÖZER, 2022, s. 346.

⁶¹¹ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 225.

⁶¹² SÖZER, 2022, s. 346; ATEş, 2008, s. 1.

⁶¹³ HOEKS, 2010, s. 297. Farklı konişmentolar nedeniyle her konişmentoda nasıl bir sorumluluk öngörüldüğüne dikkat edilmesi gerektiğine, bankaların pozisyonunun zorlaştığına, yeknesaklığın önemli avantajlar getireceğine dair argümanların ortaya konuğuna dair bkz. Francis REYNOLDS, "The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, C. 7, (1990), s. 18.

⁶¹⁴ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 225-226.

⁶¹⁵ Lahey Kuralları m.3/8 hükmü resmi Türkçe evirisi: "Nakliyecı Mukavelesinde, nakliyecı veya gemiyi, ihmal veya hata veya bu maddede zikredilen vazife ve mükellefiyetlerin yerine getirilmemiş olmaları dolayısıyla mallarda vukuagelen kayıp veya zarar ziyanlardan mütevellit sorumluluklardan muaf tutan veyahut bu sorumlulukları işbu Sözleşmede yazılı olduğundan başka şekilde azaltan her hangi bir hüküm, sözleşme veya andlaşma mevcutsa bunlar tamamen hükümsüz addolunur. Sigorta kârını nakliyecıye bırakan bir hüküm veya benzeri her hangi bir hüküm nakliyeciyi sorumluluktan muaf tutar mahiyette telâkki olunacaktır."

⁶¹⁶ ÖZÇELİK, 2007, s. 62.

konuda ayrı bir anlaşma yapmış olmaları durumunda, bu kayıt veya anlaşma geçersiz olacaktır.⁶¹⁷ Doktrinde bu Kurallar'ın konişmento hamilini koruma amacına sahip olduğuna değinilmiştir. Buna göre konişmento hamilini koruma ihtiyacıyla aralarında Türkiye'nin de taraf olduğu Lahey Kuralları ve taraf olmadığı Lahey-Visby Kuralları, Hamburg Kuralları gibi çeşitli konvansiyonların düzenlendiği belirtilmiştir⁶¹⁸ Lahey Kuralları'nın konişmentoya ilişkin belli kuralların yeknesaklaştırılması amacı taşıdığı ve buna göre konişmentolu taşımalarda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin kuralların öngörüldüğü ve üçüncü kişi konişmento hamilinin korunmasının amaçlandığı ifade edilmiştir.⁶¹⁹ Ayrıca doktrinde Harter Kanunu ve daha sonra Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ile benimsenen taşıyan bakımından emredici sorumluluk hükümleri ile yük ilgililerinin çıkarlarını koruma düşüncesinin yanı sıra konişmentonun tedavül kabiliyetini yükseltme amacının da söz konusu olduğu belirtilmiştir.⁶²⁰

B. LAHEY KURALLARI'NA TARAF OLMA USULÜ

1. Lahey Kuralları'nın İmza Protokolü

Lahey Kuralları'nın İmza Protokolü'nde devletlerin, Lahey Kuralları'na iki şekilde taraf olabileceğine yer verilmiştir. Buna göre devletler, Lahey Kuralları'na kanun kuvveti vererek iç hukuklarına alarak bu Kurallar'ın yürürlüğe girmesini sağlayabilir veya Kurallar'da öngörülen hükümlere aykırı düşmemek şartıyla, devletler hükümleri hukuk sistemlerine uyacak şekilde değiştirilerek iç hukuklarına alarak bu Kurallar'ın yürürlüğe girmesini sağlayabilir.⁶²¹ Doktrinde Lahey Kuralları'nın değiştirilerek iç hukuka aktarılmasına eleştiriler yapılmış ve bu durumun milletlerarası uygulamada birlik sağlama amacını tehlikeye düşüreceği belirtilmiştir.⁶²² Bu durumun sonucunda ise yeknesaklık değil benzerlik sağlanmıştır.⁶²³ TTK'nın gerekçesinde

⁶¹⁷ ÖZÇELİK, 2007, s. 62.

⁶¹⁸ M. Fehmi ÜLGNER, "Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri", *BATİDER*, C. XVIII, (1995), S.1-2, s. 98.

⁶¹⁹ ÖZÇELİK, 2007, s. 56.

⁶²⁰ HONKA, 2009, s. 259.

⁶²¹ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 108; Özlem GÜRSES, "Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri", *Prof. Dr. Özer Seliçi'ye Armağan*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2006, s. 270, dn. 12; Özlem GÜRSES, "Lahey Kurallarına Göre Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Bir Değerlendirme", *İÜHFİM*, C. LXIII, (2005), S. 1-2, s. 301; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 7, dn. 25. Lahey Kuralları'nın milletlerarası sözleşme niteliğinde mi yoksa ulusal hukuk sistemlerine model teşkil edecek kurallar bütünü mü olduğunun tartışmalı olduğu ancak Lahey Kuralları'nın ortaya çıkışı, Lahey Kuralları m.10 hükmü, m.11-16 hükümleri ve İmza Protokolü dikkate alınarak bu Kurallar'ın milletlerarası sözleşme niteliğinde olduğu ve bu nedenle İmza Protokolü'nde öngörülen imkana dayanarak devletlerin model kanunlarda olduğu gibi Lahey Kuralları'nı değiştirilerek iç hukuklarına aktarma imkanlarının bulunmadığına dair görüş için bkz. ÖZÇELİK, 2007, s. 58-60.

⁶²² YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 108. Lahey Kuralları'nın pek çok akit devlet tarafından değiştirilerek iç hukuka alındığı ve bu nedenle Lahey Kuralları'nı esas alan ulusal hukuklar arasında önemli farklılıkların söz konusu olduğu yönünde bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 7-8. Lahey Kuralları'nın uygulama alanının akit devletlerde farklı şekilde düzenlenmesine dair örnekler için bkz. ÖZÇELİK, 2007, s. 77.

⁶²³ Nil KULA DEĞİRMENCİ, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021, s. 74-75, dn. 209; Emine

Lahey Kuralları'nda devletlerin nasıl taraf olacağına dair tercih hakkının tanınmasının nedeninin Kıta Avrupası ülkelerinin İngiliz kanunlaştırma tekniği ile düzenlenen Lahey Kuralları'nı o şekliyle iç hukuklarına aktarmak istememeleri şeklinde belirtilmiştir.⁶²⁴

2. Türkiye'nin Durumu

TTK'nın gerekçesinde Türkiye'nin tercihini milletlerarası sözleşmeyi aynen iktibas etmek şeklinde kullandığı belirtilmiştir.⁶²⁵ Almanya'nın ise İmza Protokolü'nde tanınan ikinci seçeneği tercih ettiğini ve Lahey Kuralları'nı kendi iç hukuk sistemine uyarlayarak aldığı ancak bu uyarlama sırasında Lahey Kuralları'nın "*gelişmelere açık, esnek yapısını*" zedelediğine yer verilmiştir.⁶²⁶ Mülga 6762 sayılı Kanun ile Alman Ticaret Kanunu'nun taşıyan sorumluluk rejimine ilişkin hükümlerinin de iç hukuka aktarıldığı ve dolayısıyla iki farklı sorumluluk rejiminin söz konusu olduğu, Lahey Kuralları ve mülga 6762 sayılı Kanun'un emredici hükümleri arasında farklılıklar ortaya çıktığı ve hangisinin uygulanacağına dair problem oluştuğu belirtilmiştir.⁶²⁷ Gerekçede Anayasa m.90 ve mülga 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun m.1/2⁶²⁸ hükümlerinin değerlendirildiğinde Lahey Kuralları'nın uygulama alanına giren bir somut uyumsuzluk olduğunda Lahey Kuralları'nın, mülga 6762 sayılı Kanun hükümlerine nazaran öncelikle uygulanacağına, Lahey Kuralları m.10 hükmünün öngördüğü koşulun sağlanması durumunda Lahey Kuralları'nın uygulanacağına, mülga 6762 sayılı Kanun hükümlerinin uygulanması ihtimalinin neredeyse kalmadığına, TTK Tasarısı'nda taşıyan sorumluluğuna ilişkin hükümler bakımından mülga 6762 sayılı Kanun hükümlerinin 1979 tarihli Protokol'ün dikkate alınarak düzenlendiğine ve bu hükümlerdeki eksiklikler bakımından ise Hamburg Kuralları esas alınarak Tasarı'nın tamamlandığına yer verilmiştir.⁶²⁹

YAZICIOĞLU, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020, s. 386; ÇELİK, 2014, s. 11; CUMALIOĞLU, 2011, s. 7; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 108; ÖZDEMİR, 2006, s. 65; YEŞİLOVA, 2006, s. 70.

⁶²⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 322 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶²⁵ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 322 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶²⁶ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 322 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶²⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 322 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶²⁸ Mülga 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun m.1/2: "Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır."

⁶²⁹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 323 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

Doktrinde Türkiye'nin Lahey Kuralları'nı İmza Protokolü'nde öngörülen iki seçenektan hangisini tercih ederek iç hukukunun parçası haline getirdiği tartışmalıdır. Doktrindeki bu tartışma Lahey Kuralları'nın nasıl uygulanacağını tartışmalı hale getirmektedir. Buna göre Türkiye, Lahey Kuralları'na taraf olup, 6469 sayılı Kanun ile onaylayarak Lahey Kuralları'nı bir bütün olarak yürürlüğe koymuştur.⁶³⁰ Dolayısıyla bu görüş uyarınca Türkiye'nin İmza Protokolü'nde yer alan birinci seçeneği tercih ettiği savunulmuştur. Doktrinde Lahey Kuralları'nın mülga TTK'ya aktarılırken çok sayıda uyumsuzluğun söz konusu olduğuna dikkat çekilmiştir.⁶³¹ Buna göre Lahey Kuralları ve TTK hükümlerinde taşıyan sorumluluğu farklı şekilde düzenlemeleri nedeniyle, bu düzenlemelerin birbirleriyle yarışmasına yol açıldığı ve bu düzenlemelerden birinin seçiminin yapılması gerektiği ve bu konuda özel kanunun önceliği prensibi, sonraki kanunun önceliği prensibi ve milletlerarası sözleşmelerin önceliği prensibi şeklinde üç ana prensibin olduğuna doktrinde yer verilmiştir.⁶³² *Karan*, milletlerarası sözleşmelerin üstünlüğü prensibinin özel kanunun önceliği prensibi ve sonraki kanunun önceliği prensibinden önce geldiğini, Anayasa m.90/5 hükmünde öncelikle milletlerarası sözleşmelerin uygulanacağına yer verildiğini, Türkiye'nin milletlerarası sözleşmeyi usulüne uygun şekilde kaldırmadıkça veya hükümlerinin uygulanmasını sınırlamadıkça, sonradan bir kanunun yürürlüğe girmesi suretiyle o milletlerarası sözleşmenin uygulanırlığını bertaraf edemeyeceğini ve dolayısıyla Lahey Kuralları'nın TTK hükümlerinden önce uygulanması gerektiğini belirtmiştir.⁶³³ Lahey Kuralları, TTK ile karşılaştırıldığında konişmentolu taşımalar bakımından özel hükümler öngördüğü için *lex specialis* niteliğinde olması nedeniyle Lahey Kuralları'nın uygulama alanına giren bir uyuşmazlığın bulunması durumunda Lahey Kuralları uygulanmalıdır.⁶³⁴ *Özçelik*, Türkiye'nin 1955 tarihinde Lahey Kuralları'na taraf olduğunu, 6469 sayılı Kanun ile onayladığını ve Kurallar'ı bir bütün olarak yürürlüğe koyduğunu belirtmiş ve TTK hükümleri ile karşılaştırıldığında Lahey Kuralları'nın *lex specialis* niteliğinde olduğunu savunmuştur.⁶³⁵ Ayrıca TTK hükümlerinde Lahey Kuralları'nın yürürlükten kaldırıldığına ilişkin bir düzenleme bulunmadığını ifade etmiştir.⁶³⁶ *Özgenç* de Lahey Kuralları ve mülga 6762 sayılı TTK hükümleri arasında uyuşmazlık olması durumunda hangisinin uygulanacağı konusunda milletlerarası antlaşmaların önceliği prensibinin uygulanması

⁶³⁰ ÖZÇELİK, 2007, s. 74.

⁶³¹ Kerim ATAMER, "1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi ve 1968 ile 1978 Tarihli Protokolleri" in *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları*, Kerim ATAMER/Cüneyt SÜZEL (eds.), Cilt I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 129.

⁶³² KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 231.

⁶³³ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 233-235.

⁶³⁴ ÖZÇELİK, 2007, s. 75.

⁶³⁵ ÖZÇELİK, 2007, s. 74-75.

⁶³⁶ ÖZÇELİK, 2007, s. 75.

gerektiğini ve dolayısıyla uygulama alanına giren uyuşmazlıklarda Lahey Kuralları'nın uygulanması gerektiğini savunmuştur.⁶³⁷ *Kula Değirmenci*, Türk mahkemelerinin Lahey Kuralları'nı normlar hiyerarşisinde TTK ile aynı sırada değerlendirdiğini ve *lex posterior* ilkesi uyarınca Lahey Kuralları'na göre daha yeni tarihli olan TTK'nın hükümlerini uyguladığını belirtmiştir.⁶³⁸ Ancak *Kula Değirmenci*, MÖHUK m.1/2 hükmü uyarınca milletlerarası sözleşmelerin öncelikli olarak uygulanması gerektiğine, normlar hiyerarşisi bakımından kanunlar ile aynı sırada olduğu kabul edilen bir normun kanunların tabi olduğu rejimin tabi olmasının bekleneneğine, kanunlar Anayasa m.148/1⁶³⁹ hükmü uyarınca Anayasa Mahkemesi tarafından Anayasa'ya şekil ve esas bakımından uygunluk denetimine konu olabilirken, Anayasa m.90/5 hükmü uyarınca usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası sözleşmeler hakkında Anayasa'ya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamayacağının düzenlendiğine, her iki normun normlar hiyerarşisinde aynı sırada kabulünün mümkün olamayacağına yer vermiştir.⁶⁴⁰

Aksi görüş uyarınca ise Türkiye açısından Lahey Kuralları'nın antlaşma metni değil, antlaşma hükümlerinin iç hukuk haline getirilmiş şekli olan TTK'nın ilgili hükümlerinin uygulanacağı savunulmaktadır.⁶⁴¹ Buna göre Türkiye, Lahey Kuralları'nı 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile onaylamış, 4.1.1956 tarihinde Lahey Kuralları yürürlüğe girmiştir. Lahey Kuralları, Türkiye'de yürürlüğe girdikten sonra TTK hükümlerinde değişiklik yapılmış ve buna göre o dönemde yürürlükte olan 6762 sayılı TTK'ya, 21.9.1956 tarihinde 1937 tarihli Kanunla değişik Alman Ticaret Kanunu'nun Lahey Kuralları'nı esas alan hükümleri alınmış ve bu şekilde Lahey Kuralları'nın temel prensipleri iç hukuka dahil edilmiştir.⁶⁴² Dolayısıyla İmza Protokolü'nde belirtilen iki seçenektan ikinci olan seçenek yerine getirilmiş olup, TTK hükümleri uygulanarak Lahey Kuralları hükümleri uygulanmış olmaktadır.⁶⁴³ Lahey Kuralları ile mülga 6762 sayılı TTK hükümleri arasında çatışan düzenlemeler bulunmaktadır.⁶⁴⁴ Bu

⁶³⁷ ÖZGENÇ, 2018, s. 271-272, dn. 131.

⁶³⁸ KULA DEĞİRMENCİ, 2021, s. 76.

⁶³⁹ Anayasa m.148/1: “Anayasa Mahkemesi, kanunların, Cumhurbaşkanlığı kararnamelerinin ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün Anayasaya şekil ve esas bakımlarından uygunluğunu denetler ve bireysel başvuruları karara bağlar. Anayasa değişikliklerini ise sadece şekil bakımından inceler ve denetler. Ancak, olağanüstü hallerde ve savaş hallerinde çıkarılan Cumhurbaşkanlığı kararnamelerinin şekil ve esas bakımından Anayasaya aykırılığı iddiasıyla, Anayasa Mahkemesinde dava açılmaz.”

⁶⁴⁰ KULA DEĞİRMENCİ, 2021, s. 76, dn. 217.

⁶⁴¹ YAZICIOĞLU, 2020, s. 342-343; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 108, dn. 23; GÜRSES, 2006, s. 270; GÜRSES, 2005, s. 303.

⁶⁴² YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 104, dn. 4; GÜRSES, 2006, s. 268, dn. 3, s. 270, dn. 12; GÜRSES, 2005, s. 301; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 2, dn. 3.

⁶⁴³ GÜRSES, 2005, s. 302. Türkiye açısından Lahey Kuralları'nın TTK'da düzenlendiği şekli ile uygulanacağına dair görüş için bkz. GÜRSES, 2006, s. 370.

⁶⁴⁴ ATEŞ, 2008, s. 33-34.

nedenle Lahey Kuralları ve TTK hükümlerinin çatışması durumunda hangi hükümlerin uygulanacağına ilişkin tartışma söz konusudur. 6762 sayılı mülga TTK'nın yürürlükte olduğu zamanda kaleme alınmış bir eserde, iç hukukta bu iki düzenlemenin çatışması durumunda Lahey Kuralları'ndan daha sonra düzenlendiği için TTK hükümlerinin uygulanacağını, TTK'nın genel düzenleme ve Lahey Kuralları'nın özel düzenleme olmasına rağmen TTK'nın deniz ticaretine ilişkin hükümleri bakımından özel düzenleme niteliği de taşıdığı belirtilerek hem TTK hem de Lahey Kuralları'nın özel nitelikte kanunlar olduğu, dolayısıyla tartışmanın önceki kanun-sonraki kanun ilişkisi incelenerek çözülebileceği, Türkiye'de Lahey Kuralları'nın 1956 tarihinde, TTK'nın ise 1957 tarihinde yürürlüğe girmesi nedeniyle sonradan yürürlüğe girmiş olan TTK hükümlerinin uygulanması gerektiği savunulmuştur.⁶⁴⁵ Ayrıca yasa koyucunun iradesinin açıkça Türkiye'de 1956 yılında yürürlüğe giren Lahey Kuralları'nı değiştirmek olduğu, iç hukuk bakımından TTK'nın Lahey Kuralları hükümlerini yürürlükten kaldırdığı ancak milletlerarası alanda Türkiye'nin antlaşma ile bağlı olduğu savunulmuştur.⁶⁴⁶ Yazıcıoğlu da bilinçli olarak TTK'da Lahey Kuralları'ndan farklı hükümlerin öngörüldüğünü, Lahey Kuralları'nı değiştirerek yürürlüğe koyan mülga 6762 sayılı TTK hükümlerinin de yürürlükteki TTK hükümleri ile değiştirildiğini, sonraki kanun olarak TTK hükümlerinin uygulanacağını savunmuştur.⁶⁴⁷ Ayrıca TTK'nın gerekçesinde “m.1178 ilâ m.1191 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar” başlıklı kısımda Lahey Kuralları'nın öncelikle uygulanacağına⁶⁴⁸ dair ifadeyi eleştirmiş ve bu görüşün Lahey Kuralları'na taraf olunan tarihten sonra yürürlüğe giren Anayasa m.90 ve MÖHUK m.1/2 hükümlerinin esas alınarak geçmişe yönelik yoruma dayandığını, Türkiye'nin Lahey Kuralları'na taraf olduğu dönemde mevzuatta dayanağının bulunmadığını belirtmiştir.⁶⁴⁹

29.11.1999 tarihli Kanada Federal Mahkemesi'nin “*Ebn Al Waleed*” kararına konu olan olayda Türkiye'den Kanada'ya taşınmakta olan eşyada hasar meydana gelmiş, konişmentoda Lahey Kuralları'nın Türkiye'de yasalaştırılma biçimine atıf yapılmış ve dolayısıyla davanın tarafları arasında uyuşmazlığın Lahey Kuralları mı yoksa TTK hükümlerinin mi uygulanacağı konusunda tartışma söz konusu olmuştur.⁶⁵⁰ Belirtilen düzenlemelerde parça veya koli başına sorumluluk sınırı farklı olarak düzenlenmiş olup, uyuşmazlık bu nedenle ortaya çıkmıştır. Davacı taraf Lahey Kuralları'nın uygulanması gerektiğini savunmuş, davalı ise TTK

⁶⁴⁵ ATEŞ, 2008, s. 42-43.

⁶⁴⁶ ATEŞ, 2008, s. 44-45.

⁶⁴⁷ YAZICIOĞLU, 2020, s. 342-343.

⁶⁴⁸ İlgili kısım için bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 322-323 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁴⁹ YAZICIOĞLU, 2020, s. 343, dn. 490.

⁶⁵⁰ Bu karar hakkında bilgi için bkz. ATEŞ, 2008, s. 45-53.

hükümlerinin uygulanması gerektiğini savunmuştur. Mahkeme, Türkiye'nin istisnai bir şekilde Lahey Kuralları'nı önce Kurallar'ı onaylayarak yürürlüğe sokup, daha sonra 1937 tarihli Alman Ticaret Kanunu esas alınarak TTK'da değişiklik yaparak iki kez hukuk sistemine aldığını belirtmiş ve Lahey Kuralları'nı TTK'ya bu şekilde adapte ettiği için Lahey Kuralları'nın Türkiye'deki uygulanma biçimi olarak TTK hükümlerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir.⁶⁵¹ Mahkeme, TTK hükümlerinin uygulanmasına karar verdiği için mahkemenin, Türkiye'nin Lahey Kuralları'na taraf olma usulüne ilişkin değerlendirmesinde Türkiye'nin ikinci seçeneği tercih ettiği görüşünde olduğu sonucuna varılabilecektir.

“*Kapitan Petko Voivoda*”⁶⁵² isimli davaya konu olan İngiliz İstinaf Mahkemesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta gemi maliki, charter sözleşmesi ile (*Gencon form*) gemisini charterere tahsis etmiş, charterer taşıma sözleşmesi ile 34 adet yeni kazı makinesinin Kore'den İstanbul'a taşınması konusunda davacılarla anlaşmış, düzenlenen konişmentoya yükün sadece güverte altında taşınabileceğine ilişkin kayıt konulmuş, gemi Inchon Limanı'ndan yola çıkmış ve Çin'in Xingang Limanı'na varmış ve Xingang'da 26 adet kazı makinesi güverteye taşınmış, kötü hava koşulları nedeniyle güvertede taşınan makinelerden 8 tanesi denize düşmüş, diğer makineler ise paslanmış ve bu nedenle davacı, alt taşıyan ve asıl taşıyan aleyhine yüklerin hasara ve ziyaa uğramalarından sorumlu oldukları nedenleriyle dava açmıştır.⁶⁵³ Kore, Lahey Kuralları'na taraf değildir ve tarafların yükün taşınması konusunda anlaştığını gösteren faks mesajında taşıma sözleşmesine ilişkin olarak Lahey Kuralları'nın Türkiye'de kabul edildiği şekli ile uygulanmasını öngören genel öncelik kaydı (“*general paramount clause*”) bulunmakta ve bu kayıt ayrıca konişmentoda da bulunmaktadır.⁶⁵⁴ Mahkeme ise Lahey Kuralları'nın Türkiye'de kabul edilme şeklini incelemesi gerekmediği, davanın esasına uygulanacak olan Lahey Kuralları'nın milletlerarası bir sözleşme olması nedeniyle başka hukuk sistemlerinde nasıl değerlendirildiğinin incelenmesi gerekmediğini ve Lahey Kuralları hükümlerinin, antlaşma metninde yer aldığı şekilde değerlendirilmesi gerektiğine karar vermiştir.⁶⁵⁵ Charter sözleşmesi ve konişmentoda yer alan öncelik kaydının Lahey Kuralları'nın Türkiye'de kabul edildiği şekli ile uygulanacağı kararlaştırılmış olduğu için *Gürses*, mahkemenin kararını bu konuda eleştirmiş ve mahkemenin Türk hukukunda Lahey Kuralları'na nasıl yer verildiğinin

⁶⁵¹ Uygulanması gereken hükümlerin TTK hükümleri olduğu çünkü Türkiye'nin, Lahey Kuralları'nın uygulanmasına ilişkin iradesinin, Kurallar'ın Alman Ticaret Kanunu'ndan alınmış hükümlerinin uygulanması yönünde olduğuna dair görüş için bkz. ATEŞ, 2008, s. 54.

⁶⁵² *Daewoo Heavy Industries Ltd. and Another v. Klipriver Shipping Ltd. and Another (the “Kapitan Petko Voivoda”)* [2003] 2 Lloyd's Rep. 1. Bu karar hakkında detaylı bilgi ve değerlendirme için bkz. GÜRSES, 2005, s. 293-304.

⁶⁵³ Bu bilgi için bkz. GÜRSES, 2005, s. 293.

⁶⁵⁴ Bu bilgi için bkz. GÜRSES, 2005, s. 294.

⁶⁵⁵ Bu bilgi için bkz. GÜRSES, 2005, s. 294.

araştırılması gerektiği ve sözleşmenin o kurallara göre yorumlanması gerektiğini belirtmiştir.⁶⁵⁶ Ancak Lahey Kuralları'nın uygulama alanı bulduğu bir durumda öncelik kaydı ile bir ulusal kanuna yapılmış bir gönderme yapılması durumunda o kanunun Lahey Kuralları'nın emredici hükümlerine aykırı olmayan hükümleri uygulama alanı bulacaktır.⁶⁵⁷ Karara esas alınan Lahey Kuralları m.4/2 ve m.4/5 hükümleri, mülga 6762 sayılı TTK m.1063 ve m.1114 hükümlerine karşılık geldiği için bu maddelerin Lahey Kuralları'nın emredici hükümlerine aykırı olmadığı ve bu nedenle Türk hukukunun olaya uygulanabileceği savunulmuştur.⁶⁵⁸

Çalışmada belirtildiği üzere mülga 6762 sayılı TTK ve Lahey Kuralları hükümleri arasında farklılıklar söz konusuydu. Günümüzde yürürlükte olan 6102 sayılı TTK hükümleri ile Lahey Kuralları hükümleri arasındaki farkların incelenmesi de bu tartışma bakımından önemlidir. 6102 sayılı TTK'nın gerekçesinde m.1138 ilâ m.1271 hükümlerine ilişkin genel açıklamalarda belirtildiği üzere sadece Lahey Kuralları değil ayrıca bu Kuralları 1968 ve 1979 yıllarında tadil eden sırasıyla Lahey-Visby Kuralları ve 1979 Protokolü ve ayrıca 1978 tarihli Hamburg Kuralları esas alınmıştır.⁶⁵⁹ TTK'nın gerekçesinde belirtilen bu düzenlemelerin Lahey Kuralları'na aykırı olmayan bazı hükümlerinin alınmasına karar verildiğine yer verilmiştir.⁶⁶⁰ TTK'nın gerekçesinde Lahey Kuralları'nın iktibasıyla ilgili temel bir sorunun giderilmesi gerektiğinden bahsedilmiştir.⁶⁶¹ Buna göre Türkiye, 1956 yılında Lahey Kuralları'na taraf olmuş, bir yıl sonra ise Lahey Kuralları, Alman Ticaret Kanunu'na alınmış şekliyle mülga 6762 sayılı Kanun'a alınmış ancak Lahey Kuralları, Alman Ticaret Kanunu'na alınırken Lahey Kuralları'nın pek çok hükmünde değişiklik ve ekleme yapılarak alınmıştır.⁶⁶² Lahey Kuralları'nın temel prensiplerinin 1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu ve Alman Ticaret Kanunundan aktarılacak iç hukuka alındığı belirtilmiştir.⁶⁶³ Ancak TTK'nın gerekçesinde Türkiye'nin milletlerarası sözleşmeyi doğrudan doğruya ulusal hukuka kazandırdığı, mülga 6762 sayılı TTK m.1016-1118 hükümlerinin gözden geçirildiği, Lahey Kuralları'ndan alınan hükümlerin mehzaz ile ne ölçüde uyumlu olduğunun incelendiği ve gerekli görülen yerlerde

⁶⁵⁶ GÜRSES, 2005, s. 296, 304.

⁶⁵⁷ GÜRSES, 2005, s. 296-297.

⁶⁵⁸ GÜRSES, 2005, s. 297.

⁶⁵⁹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 306 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶⁰ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 306 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶¹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 307 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 307 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶³ AMASYA, 2007, s. 262, dn. 18. Lahey Kuralları ve mülga 6762 sayılı TTK arasındaki farklar hakkında bilgi için bkz. KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 229-231.

Alman düzenlemesi terk edilerek mehz Lahey Kuralları ile “*tam bir uyum sağlama yoluna*” gidildiği belirtilmiştir.⁶⁶⁴ TTK’nın gerekçesinde taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen m.1178 ilâ m.1192 hükümlerine ilişkin genel açıklamalarda Lahey Kuralları’nda gemi adamlarının teknik kusurlarından doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulmazken, Hamburg Kuralları’nda ise taşıyanın gemi adamlarının teknik kusurundan dolayı sorumluluktan kurtulmasına izin verilmediği, teknik kusur istisnası dışında bütün esaslı unsurlarda Hamburg Kuralları’nda öngörülen rejim ile Lahey Kuralları’nda öngörülen rejimin örtüştüğünü, Hamburg Kuralları’nın Lahey Kuralları ile taşıyan ve yükle ilgililer arasında kurulmuş olan dengeyi değiştirmede, bunun tek istisnasının teknik kusurdan sorumsuzluğun kaldırılmış olması ve yangından sorumsuzluğun “*taşıyan lehine sorumsuzluk karinesi öngören bir tarzda*” düzenlediğine yer verilmiştir.⁶⁶⁵ Hamburg Kuralları’nda teknik kusurdan muafiyetin kaldırılması ile deniz yoluyla taşımının karayolu ve hava yoluyla taşımalara yaklaştırılması ve uygulamada sıkça karşılaşılan “*karma*” taşımalar bakımından ortak ve milletlerarası bir rejimin kabulü yönünde yaklaşımların önünü açtığı savunulmuştur.⁶⁶⁶ TTK m.1151 hükmünün gerekçesinde bu maddenin ikinci ilâ beşinci fıkralarının Hamburg Kuralları’nın 9. maddesinden aynen alındığına⁶⁶⁷, TTK m.1158 hükmünün gerekçesinde taşıyanın sorumlu olacağı ve olmayacağı durumların Lahey Kuralları’nda olduğu gibi ayrı ayrı hükümlerde düzenlendiğine, taşıyanın sadece eşyanın zıya veya hasarından değil ayrıca gecikmesinden doğan zararlardan da sorumlu olduğuna dair bir ekleme yapıldığına ve bu eklemenin Hamburg Kuralları m.5/1 hükmüne ve Tasarı’nın kara taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin düzenlemesine uygun olduğuna⁶⁶⁸, eşyanın liman idarelerinin elindeyken taşıyanın onun üzerinde fiili hakimiyetinin bulunup bulunmadığının tespitine ilişkin konularda açık bir düzenlemenin gerektiği ve Hamburg Kuralları m.4 hükmünün Tasarı m.1178/2 ve m.1178/3 hükümlerine alındığına⁶⁶⁹, hangi durumlarda gecikmenin söz konusu olacağı ve bunun zıya olarak değerlendirileceğine ilişkin Hamburg Kuralları m.5/2 ve m.5/3 hükümlerinin dikkate alındığına⁶⁷⁰, m.1181 hükmünün gerekçesinde

⁶⁶⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 307 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶⁵ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 320-321 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶⁶ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 321 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 309 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 324 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁶⁹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 325 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷⁰ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 325 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

bu hüküm ile Lahey Kuralları m.4/2 hükmünde taşıyanın sorumlu olmayacağı durumun Hamburg Kuralları m.5/6 hükmündeki düzenlemeye uygun olarak ayrı bir maddede düzenlendiğine⁶⁷¹, m.1183 hükmün gerekçesinde böyle bir hükmün Lahey Kuralları'nda yer almadığına ancak Hamburg Kuralları m.5/7 hükmünde yer verildiğine ve bu hükmün Tasarı'ya alınmasının uygun görüldüğüne⁶⁷², m.1185 hükmünün gerekçesinde bu hükmün düzenlenmesinde mülga 6762 sayılı Kanun m.1066, Lahey Kuralları m.3/6, Hamburg Kuralları m.19 ve milletlerarası uygulamanın dikkate alındığına⁶⁷³, m.1186 hükmünün gerekçesinde gecikmeden doğan zarar konusunda Hamburg Kuralları m.6/1 (b) ilâ (c) bentlerinin Tasarı hükmünün altıncı ilâ yedinci fıkralarına alındığına⁶⁷⁴, m.1188 hükmünün gerekçesinde bu hükmün ikinci fıkrasında “*eşyanın bir kısım teslimi*”nin de belirtilmiş olmasının Hamburg Kuralları m.20/2 hükmünden alındığına⁶⁷⁵, m.1191 hükmünün gerekçesinde taşıyan ve fiili taşıyanın sorumlulukları, bu sorumluluklar arasındaki ilişkiye dair bir düzenlemenin gerektiği ve ayrıca yükü ilgiliye taşıyanın yanı sıra fiili taşıyana da karşı da dava açabilme olanağının yaratılması amacıyla Hamburg Kuralları m.10 hükmünün alındığına, m.1192 hükmünün gerekçesinde bu hükmün birinci ve üçüncü fıkralarının Hamburg Kuralları m.11 hükmünden alındığına⁶⁷⁶ yer verilmiştir. Taşıtanın ve yükletenin sorumluluğu bakımından ise TTK m.1208 hükmünün gerekçesinde Hamburg Kuralları m.12 hükmünün de dikkate alındığı belirtilmiştir.⁶⁷⁷ Taşıma senetleri bakımından m.1228 ilâ m.1242 ilişkin genel açıklamalarda mülga 6762 sayılı Kanun ve Lahey Kuralları'nın aksine taşımacılıkta gelişmeler dikkate alınarak Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi sadece konişmento değil, denizde taşıma senetlerinin tamamı hakkında düzenlemenin yapıldığından bahsedilmiştir.⁶⁷⁸ Ayrıca emredici hükümler bakımından da m.1243 ve m.1245 hükümlerinin gerekçesinde de Hamburg Kuralları'nın dikkate alındığına yer verilmiştir.⁶⁷⁹ Bu örneklerde görüldüğü üzere TTK'nın pek

⁶⁷¹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 325-326 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 326 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 326 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 327 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷⁵ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 327 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷⁶ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 328 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 332 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 335-336 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁶⁷⁹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 338 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

çok hükmünde Hamburg Kuralları dikkate alınmıştır. Dolayısıyla TTK hükümleri ile Lahey Kuralları hükümleri arasında farklılıklar mevcuttur. Bu nedenle uyumsuzlığa Lahey Kuralları hükümlerinin uygulanması ile TTK hükümlerinin uygulanması ile ortaya çıkacak sonuçlar farklı olabileceği için TTK hükümlerinin mi yoksa Lahey Kuralları'nın mı uyumsuzlığa uygulanması gerektiğine dair tartışma önemini korumaktadır.

Yargıtay'ın çeşitli kararları incelendiğinde bazı kararlarında Lahey Kuralları ve TTK hükümlerinin somut uyumsuzlığa birlikte uygulandığı⁶⁸⁰, bazı kararlarında ise Lahey Kuralları'na hiç değinilmeden somut uyumsuzlığa TTK hükümlerini⁶⁸¹ uygulanmıştır. Kanımızca, Anayasa m.90/5 ve MÖHUK m.1/2 hükümleri dikkate alınarak Lahey Kuralları'nın öncelikli olarak uygulanması gereklidir. Bu nedenle TTK hükümlerinin uygulanmasını savunan görüşe değil, Lahey Kuralları'nın uygulanması gerektiğini savunan görüşe katılmaktayız.

C. LAHEY KURALLARI'NIN UYGULAMA ALANI

1. Lahey Kuralları'nın Uygulanma Şartlarına İlişkin Düzenlemeler ve Doktrindeki Tartışmalar

Lahey Kuralları m.1(b)⁶⁸² hükmünde bu Kurallar'ın kapsamındaki taşıma sözleşmesinin konişmento veya benzeri nitelikte bir emtia senedi ile tevsik edilen sözleşme olduğuna yer verilmiştir. Lahey Kuralları m.10⁶⁸³ hükmü uyarınca konişmentonun veya benzer nitelikte bir emtia senedinin sözleşmeye taraf devletlerden birinde⁶⁸⁴ düzenlenmiş olması aranmaktadır. Lahey Kuralları'nın uygulanabilmesi için ayrıca konişmentonun veya benzer nitelikte bir emtia senedinin taşıtanın elinden çıkması gereklidir.⁶⁸⁵ Ancak Lahey Kuralları'nın uygulanabilmesi

⁶⁸⁰ Bu tür kararlara örnek olarak bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2014/14780, K. 2015/3413, T. 12.3.2015 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

⁶⁸¹ Davalının konişmentoda taşıyanın sorumluluğunun Lahey Kuralları'na tabi olduğu yazıldığını belirtmesine rağmen İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin TTK hükümlerini somut uyumsuzlığa uyguladığı karar için bkz. İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2015/397, K. 2019/142, T. 30.3.2023 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

⁶⁸² Lahey Kuralları m.1(b) hükmü resmi Türkçe çevirisi: “«*Nakliye Mukavelesi*» yalnız bir konişmento ile veya eşyanın deniz yolu ile taşınması için senet teşkil eden benzeri her hangi bir vesika ile tesbit olunan Nakliye Mukavelesine denir.”

⁶⁸³ Lahey Kuralları m.10 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*İşbu Sözleşme hükümleri, Akıd Devletlerden biri tarafından tanzim edilen her konişmentoya tatbik olunacaktır.*”

⁶⁸⁴ Akit devlet kavramı ile liman devleti veya konişmentonun düzenlendiği devletin anlaşılması gerektiğine dair bkz. ALHAN, 2023, s. 172. Kurallar'a taraf olan bir devletin ülkesinde bu konişmentonun düzenlenmiş olmasının arandığına dair bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 282.

⁶⁸⁵ ÜLGNER, 1995, s. 99. Türkiye'nin taraf olmadığı Hamburg Kuralları ve yürürlükte olmayan Rotterdam Kuralları'nda ise konişmento veya benzer nitelikte bir emtia senedinin düzenlenmesi şartı aranmamaktadır. Hamburg Kuralları'nda bu antlaşmanın sadece konişmentolu taşımalara uygulanacağına dair bir sınırlamanın bulunmadığına, konişmento veya başka bir taşıma belgesinin düzenlenip düzenlenmediğine bakılmaksızın, iki ayrı devlet arasında deniz yoluyla eşya taşımaya ilişkin bütün sözleşmelere Hamburg Kuralları m.2/1 hükmünde öngörülen durumlardan birinin söz konusu olması halinde uygulanacağına dair bilgi için bkz. GÜRSES, 2006, s. 269; Emine YAZICIOĞLU, “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı

için konişmentonun düzenlenmesinin gerekli olup olmadığı doktrinde tartışmalıdır. Doktrinde bir görüş uyarınca Lahey Kuralları m.1(b) ve m.10 hükümleri dikkate alındığında konişmentonun veya benzeri nitelikte bir emtia senedinin düzenlenmiş olması aranmaktadır.⁶⁸⁶ Yazıcıoğlu, Lahey Kuralları m.1(b) ve m.10 hükümlerinin açıklığı karşısında Lahey Kuralları'nın konişmento düzenlenmemiş olsa bile uygulanacağına dair görüşün dayanaksız olduğunu belirtmiş ve ayrıca hangi durumlarda konişmentonun düzenlenmesi ihtimali bulunduğu dair belirsizlik yaratacağına yer vererek eleştirmiştir.⁶⁸⁷ Lahey Kuralları m.10 hükmünün emredici olması nedeniyle konişmentonun düzenlenmediği durumda Lahey Kuralları'nın uygulanamayacağı savunulmuştur.⁶⁸⁸ Doktrinde bu hükümlerin yanı sıra Lahey Kuralları'nın amacına dikkat çekilerek konişmentonun düzenlenmesi gerektiği savunulmuştur. Buna göre konişmentonun, Lahey Kuralları'nın en önemli unsurlarından olduğu, Kurallar'ın hazırlanma amacının iyi niyetli meşru konişmento hamilini, taşıyanların konişmentolara koydukları sorumsuzluk kayıtlarından korumak olduğu, bu nedenle konişmentonun Lahey Kuralları'nın uygulanma alanının sınırlarını belirlemesi açısından önemli olduğu belirtilmiştir.⁶⁸⁹ Lahey Kuralları m.10 hükmünün amacının meşru konişmento hamili üçüncü

Sorunlar", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, Beta Yayınları, İstanbul, 2000, s. 664; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 19; ÜLGNER, 1995, s. 101. Hamburg Kuralları m.2/3 hükmünde bu antlaşmanın charter sözleşmelerine uygulanmayacağı ancak charter sözleşmesine dayanılarak bir konişmento düzenlenmesi durumunda taşıyan ve charterer olmayan konişmento hamili arasındaki ilişkiyi düzenlemesi halinde, antlaşmanın hükümleri konişmento hakkında da uygulanacağı düzenlenmiştir. Bu konuda Hamburg Kuralları'nın Lahey Kuralları'na göre daha sınırlı bir uygulama alanı öngördüğü, sadece konişmentodan söz edilirken Lahey Kuralları'nda konişmento ve benzeri nitelikte emtia senetlerinden de bahsedildiğine dair bkz. ÜLGNER, 1995, s. 101, dn. 4. Hamburg Kuralları'nın denizde eşya taşıma sözleşmesinin tanımına m.1/4 hükmünde yer verildiği ve Hamburg Kuralları'nın uygulama alanının belirlenmesinde konişmentonun değil, navlun sözleşmesinin esas alındığına dair bilgi için bkz. GÜRSES, 2006, s. 270. Hamburg Kuralları'nın uygulanmasında konişmento veya başka bir taşıma belgesinin düzenlenip düzenlenmediğine bakılmayacağına için Hamburg Kuralları m.2/1 hükmünde öngörülen durumlardan birinin bulunması halinde deniz yük senedi ile belgelenen taşımalara uygulanacağına dair bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, 2000, s. 664-665. Hamburg Kuralları'nın konişmento düzenlenip düzenlenmediğine bakılmadan navlun sözleşmesinin esas alınarak uygulama alanının belirlenmesinin uygulamada konişmento kullanımının azalmasının sonucu olduğuna dair bilgi için bkz. YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 110; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 22. Ayrıca Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları kapsamında taşıma belgeleri hakkında bilgi için bkz. Francis REYNOLDS, "Transport Documents under the International Conventions" in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd's List, London, 2010, s. 271-282, paras. 13.2-13.43.

⁶⁸⁶ Lahey Kuralları m.10 ve m.1(b) hükümlerinin dikkate alınarak Lahey Kuralları'nın uygulama alanının konişmento ile belgelenen taşımalarla sınırlandırıldığı yönünde görüş için bkz. GÜRSES, 2006, s. 268-269. Lahey Kuralları'nın uygulanabilmesi için konişmento veya benzeri taşıma belgelerinin düzenlenmesinin bir zorunluluk olduğuna dair bkz. ALHAN, 2023, s. 172. Lahey-Visby Kuralları'nın da sözleşmeye uygulanabilmesi için navlun sözleşmesine dayanılarak konişmento veya benzeri diğer bir senedin düzenlenmesi gerektiği yönünde görüş için bkz. GÜRSES, 2006, s. 268-269. Lahey Kuralları m.10 hükmünde Kurallar'ın uygulanma alanının tespit edildiği ve buna göre Lahey Kuralları'nın yalnızca bir konişmento mevcut ise uygulanabileceği yönünde bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 204.

⁶⁸⁷ YAZICIOĞLU, 2020, s. 387, dn. 515.

⁶⁸⁸ ATEŞ, 2008, s. 24.

⁶⁸⁹ ATEŞ, 2008, s. 68.

kişileri sorumsuzluk kayıtlarına karşı korumak olduğu ifade edilmiştir.⁶⁹⁰ Lahey Kuralları m.6⁶⁹¹ hükmünün istisnai bir düzenleme olduğu, dar yorumlanması gerektiği, konişmentonun düzenlenmemiş olduğu taşımaya Kurallar'ın uygulanabileceği sonucunun çıkarılmaması gerektiği ve hükmün de bunu açıkça düzenlediği savunulmuştur.⁶⁹² Ancak taşımalarda konişmento kullanımının azalması nedeniyle Lahey Kuralları'nın dar bir uygulama alanı içinde kaldığı ifade edilmiştir.⁶⁹³

Diğer görüş ise Lahey Kuralları'nın uygulanabilmesi için konişmentonun veya benzer nitelikte bir emtia senedinin düzenlenmiş olmasını değil, düzenlenebilir olmasını aramaktadır.⁶⁹⁴ Buna göre Lahey Kuralları m.1(b) hükmünün dar yorumlandığı ve bu dar yorum nedeniyle Lahey Kuralları'nın uygulanmasının konişmentonun varlığına bağlandığı savunulmuş, Lahey Kuralları m.1(b) hükmünün m.3/3⁶⁹⁵ ve m.6 hükümleriyle birlikte yorumlanması gerektiği ve bu yorumla konişmentonun düzenlenmesinin Lahey Kuralları'nın uygulanması için gerekli olmadığı, konişmentonun düzenlenmesini açık ve örtülü olarak

⁶⁹⁰ ATEŞ, 2008, s. 10.

⁶⁹¹ Lahey Kuralları m.6 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Evvelki maddeler hükümlerine rağmen, bir nakliyeciyi, kaptan veya nakliyeciyi acentesi ve bir yükletici, muayyen her hangi bir mal için, nakliyecinin bu mallar hakkındaki mesuliyet ve mükellefiyetlerine ve bu aynı mallar hakkındaki hak ve muafiyetlerine, veya konulacak hükmün âmele nizamına mugayir olmaması şartıyla geminin seyruşefere ehliyeti bakımından olan mükellefiyetlerine, veya deniz yoluyla nakledilen malların yükletilmesi, bakımı ve muhafazası, istif ve yerleştirilmesi, nakil ve tahliyesi hususunda memurlarının ve acentelerinin gayret ve itinalarına mütedair, ne şerait dâhilinde olursa olsun her hangi bir mukavele akdinde serbesttirler; şu şartla ki, bu takdirde hiçbir konişmentonun tanzim edilmemiş olması veya edilememesi ve yapılan anlaşma şartlarının (Non négociable) «işlem görmez» muamele görmez kaydını taşıyacak olan, bir makbuz senedinde, zikredilmiş bulunması gereklidir. Bu suretle aktedilen her sözleşme tam kanuni vasfı haiz olacaktır. Bununla beraber bu maddenin, âdi ticari muameleler meyanında, âdi ticari hamulelere tatbik edilmeyip, yalnız nakledilecek malların mahiyeti ve şartına ve nakliyat keyfiyetinin şart, ahval ve müddet icabı olarak hususi bir sözleşmeyi lüzumlu kılan hamulelere tatbik edilmesi kararlaştırılmıştır.*”

⁶⁹² CUMALIOĞLU, 2011, s. 59, dn. 173.

⁶⁹³ ÇELİK, 2014, s. 11; ATEŞ, 2008, s. 10; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 106-107; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 22. Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmünde konişmento ve benzeri emtia senedi ile tevsik edilen taşıma sözleşmesinin Kurallar'ın kapsamında olacağının düzenlenmesi ile gerçeklikle bağın kopmasına ve Kurallar'ın gittikçe uygulanamaz hale gelmesine dair bkz. MANKOWSKI, 2010, s. 13.

⁶⁹⁴ Bu yönde görüş için bkz. GÜNAY, 2013, s. 46; KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 236-237. Tarafların konişmento düzenleme yönündeki iradelerini navlun sözleşmesine yansıtmaları durumunda dahi Lahey Kuralları'nın uygulanacağına dair bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 283.

⁶⁹⁵ Lahey Kuralları m.3/3 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Nakliyeciyi veya kaptan veya nakliyecinin acentesi, mallar teslim alınıp yükletildikten sonra, yükleyicinin talebi üzerine yükleyici bir konişmento verecek ve bu konişmentoda diğer hususlar meyanında şunlar zikredilecektir:*

- a) *Hamulenin tâyin ve tesbiti için lüzumlu olup yükleme henüz başlamadan evvel yükleyici tarafından yazılı olarak verilmiş olan bellibaşlı alâmetler: ve ancak bu alâmetlerin de, seyahat sonuna kadar okunabilir bir halde kalacak şekilde malların bulunduğu sandık ve ambalâjlara veya ambalâjsız mallar üzerine basılmış veya sarîh diğer her hangi bir şekilde konmuş olması lâzımdır;*
- b) *Veya yükleyici tarafından yazılı olarak bildirildiği üzere, yerine göre koli veya parça adedi, miktarı; veya tartısı,*
- c) *Malların görünürdeki hal ve vaziyeti,*
Bununla beraber hiç bir nakliyeciyi kaptan veya nakliyeciyi acentesi teslim aldığı malların işaret, aded, miktar veya tartısından şüphe etmekte haklı olduğu veya muayene imkânlarına malik olmadığı takdirde bunları konişmentoda beyan ve zikretmeye mecbur tutulamaz.”

öngören taşıma sözleşmesinin Lahey Kuralları'nın uygulanabilmesi için yeterli olduğu belirtilmiştir.⁶⁹⁶ Buna göre yükletenin, konişmentonun düzenlenmesini talep hakkı olduğu sürece Lahey Kuralları'nın uygulanacağı, aksi takdirde taşıyanın zararın konişmentonun düzenlenmesinden önce meydana geldiğini savunarak Kurallar'ın uygulanmasına engel olabileceği ve böyle bir yorumun da Lahey Kuralları m.3/3 hükmüne aykırı olacağı çünkü bu maddede konişmentonun düzenlenmesine ilişkin talep hakkının bir zaman dilimiyle sınırlanmadığı belirtilmiştir.⁶⁹⁷ Lahey Kuralları m.6 bakımından ise eğer konişmentodan başka belgeler Kurallar'ın uygulama alanı dışında bırakılmış olsaydı, sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği için emtia senedi olmayan bir belgenin düzenlenmesinin aranması gerekmezdi.⁶⁹⁸ Buna göre emtia senedi olmayan bir belgenin mutata olmayan bir taşıma sözleşmesi için düzenlenmesinin yalnızca sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliğini ilgilendirdiği, Lahey Kuralları'nın uygulanmasını engellemediği, daha sonra konişmentonun düzenlenmesinin sorumsuzluk kayıtlarını geçersiz kıldığı, Lahey Kuralları m.2 hükmünde m.6 hükmüne yapılan göndermenin de bu sonucu doğruladığı savunulmuştur.⁶⁹⁹ Dolayısıyla *Karan*, Lahey Kuralları m.1(b) hükmünün m.3/3 ve m.6 hükümleri ile birlikte değerlendirildiğinde konişmentonun düzenlenmesinin gerekli olmadığı, taşıma sözleşmesinde açık veya örtülü şekilde konişmentonun düzenlenmesinin öngörülmesinin yeterli olduğu sonucuna varmıştır.⁷⁰⁰

Yabancı doktrinde de konişmentonun düzenlenebilir olmasının Lahey Kuralları'nın uygulanması açısından yeterli olduğu görüşü söz konusudur. Lahey-Visby Kuralları m.3/3 hükmünün taşıtanın taşıyandan konişmentonun düzenlenmesini talep etme hakkını düzenlediği ve Kurallar'ın konişmento düzenlenene kadar uygulanamayacağının kabul edilmesi durumunda bu hükmün anlamsız olacağı ifade edilmiştir.⁷⁰¹ *Berlingieri*, Lahey Kuralları m.3/3 ve m.6 hükümleri nedeniyle Lahey Kuralları'nın konişmentonun düzenlenmesinden önce de uygulanacağını savunmuştur.⁷⁰² Lahey Kuralları'nın, konişmento düzenlenmemiş olup, sözleşmede bu belgenin düzenleneceğinin öngörülmesi ("*document was contemplated*") durumunda uygulanacağı savunulmuştur.⁷⁰³ Buna göre Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde yer alan "*covered by a bill of lading*" ifadesinin "*intended to be covered by a bill of lading*" şeklinde

⁶⁹⁶ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 236-237.

⁶⁹⁷ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 237.

⁶⁹⁸ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 237.

⁶⁹⁹ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 237.

⁷⁰⁰ Hakan KARAN, *Law on International Carriage of Goods*, Turhan Bookstore, Ankara, 2013, s. 33.

⁷⁰¹ Brian HARRIS, *Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, 8th Edition, Sweet&Maxwell, London, 2010, s. 262, dn. 676.

⁷⁰² BERLINGIERI, A Comparative Analysis, 2009, s. 4.

⁷⁰³ Guenter TREITEL/ F.M.B. REYNOLDS, *Carver on Bills of Lading*, Third Edition, Sweet & Maxwell, London, 2011, s. 648, para. 9-106.

yorumlanması gerektiği belirtilmiştir.⁷⁰⁴ *Hoeks*, Kurallar'ın uygulanması şartlarından biri olarak konişmentonun düzenlendiği veya düzenlenmesinin niyet edildiği (“*a bill of lading is or is meant to be issued*”) şeklinde ifade etmiştir.⁷⁰⁵ *Tetley*, bu hükümde yer alan “*covered*” ifadesinin konişmentonun taşımanın başlangıcında düzenlenmesinin gerekmediğini gösterdiğini belirtmiş ve genelde konişmentonun sonradan düzenlendiğine yer vermiştir.⁷⁰⁶ *Pyrene Co Ltd v Scindia Steam Navigation Co Ltd* kararında konişmentonun düzenlenmesi konusunda niyete (“*intended*”) bakılacağı ve konişmentonun düzenlenip düzenlenmediğine (“*issued*”) bakılmayacağına ilişkin kritere dikkat çekilmiştir.⁷⁰⁷ Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmünde Lahey Kuralları'nda olduğu gibi “*covered by a bill of lading*” ifadesine yer verilmiştir. Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmü bakımından da bu hükümde yer alan “*covered by a bill of lading*” ifadesinin konişmentonun düzenlenmesi gerektiği anlamına gelmediği ve Kurallar'ın, taşıtanın konişmentonun düzenlenmesini talep etme hakkını kullanmadığı ve konişmentonun düzenlenmediği durumlarda da uygulanacağı savunulmuştur.⁷⁰⁸

Doktrinde bir başka görüş uyarınca ise konişmentonun düzenlenmesinin aranması ile Lahey Kuralları m.10 hükmünün dar yorumlandığı, bu yorum ile Lahey Kuralları m.3/3 hükmünün dikkate alınmadığı, konişmentonun düzenlenmediği ancak taşıma sözleşmesinin varlığının ispat edilebildiği aşama bakımından Lahey Kuralları'nın uygulanabileceği ancak bu durumda zıya ve hasar sorumluluğu bakımından Lahey Kuralları'nın uygulanamayacağı, bunlar dışındaki sorunlarda uygulama alanı bulacağı savunulmaktadır.⁷⁰⁹ Dolayısıyla bu görüş her iki görüşten de farklıdır.

a. Konişmento

Taşıma senetlerinin ortaya çıkışı, taşıma sözleşmesinin varlığı ve şartlarına ilişkin ispat aracı olan ve eşyayı temsil eden belgelere ihtiyaç duyulması ile gerçekteşmiştir.⁷¹⁰ Milletlerarası eşya taşımacılığı alanında bulunan çeşitli milletlerarası sözleşmelerde ise farklı taşıma senetlerine yer verilmiş olup, bu senetler hukuki nitelikleri ve sahip oldukları işlevler bakımından birbirlerinden farklıdır.⁷¹¹ Konişmento, deniz yoluyla eşya taşımacılığında

⁷⁰⁴ TREITEL/REYNOLDS, 2011, s. 683, para. 9-171.

⁷⁰⁵ HOEKS, 2010, s. 313.

⁷⁰⁶ William TETLEY, *Marine Cargo Claims*, Fourth Edition, Volume 1, Thomson Carswell, Québec, 2008, s. 16.

⁷⁰⁷ TETLEY, *Marine*, 2008, s. 21-22.

⁷⁰⁸ HARRIS, 2010, s. 262. Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanı bakımından da konişmentonun fiilen düzenlenmemiş olduğu durumda da tarafların, taşıma sözleşmesinin konişmento ile tevsik edileceğinin öngörmesi halinde uygulanacağına dair bkz. WILSON, 2010, s. 175.

⁷⁰⁹ ÖZDEMİR, 2006, s. 69.

⁷¹⁰ GÜRSES, 2006, s. 267.

⁷¹¹ GÜRSES, 2006, s. 267-268.

düzenlenen senetlerden biridir.⁷¹² Konışmentonun tanımına TTK'da m.1228/1⁷¹³ hükmünde yer verilmiştir. Bu tanıma göre konışmento bir taşıma sözleşmesi yapıldığını ispatlamaktadır. Eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini göstermektedir. Ayrıca taşıyan eşyayı, konışmentonun ibrazı karşılığında teslimle yükümlüdür. Dolayısıyla konışmentonun eşyayı temsil işlevi bulunmaktadır.⁷¹⁴ Konışmentonun bu fonksiyonu sayesinde eşyanın taşınması sırasında eşyanın mülkiyeti devredilebilir veya eşya rehnedilebilir.⁷¹⁵ TTK m.1230/1⁷¹⁶ hükmü uyarınca konışmentonun meşru hamilinin eşyayı teslim almaya yetkili olduğu öngörülmüştür. Konışmento, meşru hamiline eşyayı teslimini isteme hakkı verdiği için senedin meşru hamile teslimi, eşyanın teslimi anlamına gelmektedir.⁷¹⁷ Konışmento kıymetli evrak niteliğindedir.⁷¹⁸ TTK m. 645⁷¹⁹ hükmünde kıymetli evrakın tanımına yer verilmiş ve buna göre bu senetlerin içerdikleri hakkın senetten ayrı olarak ileri sürülemediği gibi başkalarına da devredilemeyeceği düzenlenmiştir. Konışmento, bu fonksiyonları sebebiyle ticari hayatta ve denizaşırı satış ve kredi ilişkilerinde sık kullanılmıştır.⁷²⁰

TTK m.1228/2⁷²¹ hükmü uyarınca tesellüm konışmentosu veya yükleme konışmentosunun düzenlenebileceği belirtilmiştir. TTK m.1228/3⁷²² hükmü uyarınca

⁷¹² GÜRSES, 2006, s. 267.

⁷¹³ TTK m.1228/1: “Konışmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.”

⁷¹⁴ Konışmentonun eşyayı temsil işlevi nedeniyle milletlerarası ticarete kilit rol oynadığına dair bkz. Gülüm BAYRAKTAROĞLU ÖZÇELİK, “Konışmentoya Bağlanan Eşya Üzerindeki Ayni Hakka Uygulanacak Hukukun Tespiti”, *Ankara Barosu Dergisi*, (2008), S. 2, s. 59.

⁷¹⁵ Sami AKSOY, *Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 29. Taşınan eşyanın satım veya rehin sözleşmesi konusu olabileceğine dair ayrıca bkz. GÜRSES, 2006, s. 274.

⁷¹⁶ TTK m.1230/1: “Konışmentonun meşru hamili, eşyayı teslim almaya yetkilidir.”

⁷¹⁷ ATEŞ, 2008, s. 69. Konışmentonun ispat işlevi ve eşyayı temsil işlevi hakkında detaylı bilgi için bkz. CUMALIOĞLU, 2011, s. 115-134.

⁷¹⁸ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 121; AKSOY, *Deniz Taşımalarında*, 2019, s. 53.

⁷¹⁹ TTK m.645: “Kıymetli evrak öyle senetlerdir ki, bunların içerdikleri hak, senetten ayrı olarak ileri sürülemediği gibi başkalarına da devredilemez.”

⁷²⁰ Hakan KARAN, “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konışmento Arasındaki İlişki”, *BATİDER*, C. 20, (2000), S. 4, s. 164. Konışmentonun yerine getirdiği işlevlerin hukuki niteliklerinin birbirinden farklı olduğuna, her işlev bakımından uygulanacak hukukun tespitine ihtiyaç olduğuna, dolayısıyla konışmentodan doğan uyumsuzluklar bakımından tek bir bağlama kuralını tespit etmenin mümkün olmadığına, somut uyumsuzluğun konışmentonun hangi işlevinden kaynaklandysa o işleve uygun bağlama kuralının tespit edilmesi gerektiğine dair bkz. BAYRAKTAROĞLU ÖZÇELİK, 2008, s. 60.

⁷²¹ TTK m.1228/2: “Yükletenin izniyle, taşınmak üzere teslim alınan fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan eşya için “tesellüm konışmentosu” düzenlenebilir. Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, onun teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konışmentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada “yükleme konışmentosu” düzenlemekle yükümlüdür. Tesellüm konışmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konışmento “yükleme konışmentosu” hükmündedir. Konışmento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir.”

⁷²² TTK m.1228/3: “Konışmento, nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir. Aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konışmento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir. Bu son hâlde

konişmentonun nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebileceği öngörülmüştür. TTK'nın bu maddeye ilişkin gerekçesinde konişmentonun nama yazılı olarak düzenlenebileceğinin açıkça ifade edilmesiyle İngiliz uygulamasından farklı olarak nama yazılı konişmentoların da eşyayı temsil işlevine sahip olabileceğinin belirtildiğine yer verilmiştir.⁷²³ Türk hukukunda nama, emre ve hamile yazılı konişmentoların hepsinin kıymetli evrak niteliği söz konusudur ancak uygulamada konişmentolar daha çok emre yazılı olarak düzenlenmektedir.⁷²⁴ Uygulamada taşıma sözleşmesinin türüne göre farklı türde konişmentolar düzenlenmektedir.⁷²⁵ Örneğin, taşıyanlar tarafından eşyanın deniz yolu, karayolu, hava yolu ile taşınması durumunda taşımanın bütün aşamaları bakımından geçerli olmak üzere multimodal taşıma konişmentosu⁷²⁶ düzenlenmekte, taşımanın birden fazla yolla gerçekleştirildiği ve bunlardan en az birinin deniz yolu olması durumunda direkt konişmento ("*through bill of lading*") düzenlenmektedir.⁷²⁷ Konişmentonun kullanılması durumunda eşyanın teslimi için öncelikle konişmentonun gönderilene fiziken ulaştırılması ve onun tarafından taşıyana ibraz edilmesi gerekli olup, bu durum ise ticarete amaçlanan hıza aykırı olmaktadır ve bu ihtiyaç nedeniyle elektronik konişmento⁷²⁸ ortaya çıkmıştır.⁷²⁹ Konişmento, teknolojinin gelişmesi ile elektronik şekilde düzenlenebilmektedir.⁷³⁰ Elektronik konişmento, geleneksel konişmentoya göre hız, güvenlik, kolaylık sağlaması ve ekonomik bakımdan daha avantajlıdır.⁷³¹ Dolayısıyla doktrinde

"emre" yükletenin emrine demektir. Konişmento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir."

⁷²³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 336 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁷²⁴ KARAN, Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi, 2000, s. 161.

⁷²⁵ GÜRSES, 2006, s. 274-275. Uygulamada daha çok emre yazılı konişmentoların düzenlendiğine dair ayrıca bkz. SÖZER, 2022, s. 448; YAZICIOĞLU, 2020, s. 374; BER, 2018, s. 39; Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti", *MÜHF-HAD*, C. 18, (2012), S. 3, s. 237. Farklı konişmento türleri hakkında bilgi için bkz. ÖZÇELİK, 2007, s. 12-14.

⁷²⁶ Taşıma belgelerinde tip formlar ve konişmentoların kullanıldığına dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 119. Zaman içinde multimodal taşımaya ilişkin taşıma belgelerinin geliştirilmeye çalışıldığı, konişmento tipleri olarak "*FIATA Bill of Lading (FBL) 1978*", COMBIDOC, daha sonra "*FIATA Bill of Lading 1992*" ve MULTIDOC 95 ve güncel haliyle MULTIDOC 2016 şeklinde metinlerin düzenlendiğine dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 123-124.

⁷²⁷ GÜRSES, 2006, s. 275, dn. 39.

⁷²⁸ Elektronik konişmento hakkında detaylı bilgi için bkz. Hakan KARAN, *Elektronik Konişmento*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004, s. 97 vd.; BER, 2018, s. 95 vd.

⁷²⁹ AKSOY, Deniz Taşımalarında, 2019, s. 52. Taşıma süresinin kısalması ve posta hizmetlerinin yetersizliği, eşyanın konişmentonun hamiline ulaşmasından önce boşaltma limanına ulaşmasına neden olmuş, mallar ve gemiler limanlarda yığılmış, gönderilen ek sürastarya parası, antrepo ücreti ve sigorta primi ödemek zorunda kalmıştır. Bkz. KARAN, 2004, s. 98. Teknolojide meydana gelen gelişmelerin geleneksel konişmentoyu elektrikleştirdiğine dair bkz. KARAN, 2004, s. 102. Geleneksel olarak kullanılan kağıt konişmentonun günümüz deniz yoluyla eşya taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma geldiğine dair bkz. BER, 2018, s. 17.

⁷³⁰ CUMALIOĞLU, 2011, s. 108.

⁷³¹ CUMALIOĞLU, 2011, s. 108.

zamandan tasarruf ve masraflardan kaçınmak amacıyla elektronik konişmentonun günümüz ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir yapıya sahip olduğu savunulmuştur.⁷³²

b. Denizde Taşıma Senetleri

TTK m.1242⁷³³ hükmünde konişmentodan başka taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek üzere düzenlediği senetlerin taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılan şekilde taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturacağı düzenlenmiştir. Uygulamada konişmento yerine deniz yük senedi (“*sea waybill*”)⁷³⁴ veya yük kabul belgesi (“*data freight receipt*”) gibi belgeler düzenlenmektedir.⁷³⁵ Bu durum TTK’nın gerekçesinde de ifade edilmiştir. Buna göre TTK’nın gerekçesinde Lahey Kuralları’ndan itibaren gelişmelerin olduğu, özellikle konteynerlerle taşıma ile konişmentonun yanı sıra yük senedi (“*waybill*”) gibi belgelerin kullanıldığını ve bu nedenle TTK’da denizde taşıma senetlerinin tümü hakkında hüküm öngörüldüğüne yer verilmiştir.⁷³⁶ TTK m.1242 hükmünün gerekçesinde bu maddenin konişmentonun yanında denizde eşya taşınmasında kullanılan diğer senetlerin de ispat işlevine yer vermek üzere Hamburg Kuralları m.18⁷³⁷ hükmünden alındığı belirtilmiştir.⁷³⁸ Hamburg Kuralları’na ilişkin açıklamada deniz yoluyla taşımada konişmento yerine deniz yük senedi gibi devredilemez taşıma belgelerinin uygulamada kullanımının arttığı, eşyaların varma yerine konişmentonun alıcıya ulaşmasından önce ulaşması gibi konişmentonun neden olduğu belli problemlerin devredilemez taşıma belgeleri ile önlendiği belirtilmiştir.⁷³⁹

⁷³² BER, 2018, s. 17.

⁷³³ TTK m.1242: “Taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturur; ancak bu karinenin aksi ispatlanabilir.”

⁷³⁴ CMI tarafından uygulamada yeknesaklığın sağlanması amacıyla kabul edilen “*CMI Uniform Rules for Sea Waybills*” şeklinde isimlendirilen genel işlem şartları için bkz. <https://comitemaritime.org/work/uniform-rules-for-sea-waybills/> Erişim Tarihi: 24.10.2023. Deniz yük senetlerinin hem ulusal hem de milletlerarası eşya taşımalarında artan şekilde kullanımı nedeniyle CMI tarafından bu kuralların kabul edildiğine dair bilgi için bkz. William TETLEY, *Marine Cargo Claims*, Fourth Edition, Volume 2, Thomson Carswell, Québec, 2008, s. 2292. Bu kuralların pek çok modern deniz yük senedine dahil edildiğine dair bilgi için bkz. United Nations Conference on Trade and Development, *The Use of Transport Documents in International Trade*, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 13, dn. 25 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022. Günümüzde pek çok yük senedinde bu kuralların yer aldığına dair bkz. GÜRSES, 2006, s. 283, dn. 67.

⁷³⁵ YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları’na Göre, 2000, s. 22.

⁷³⁶ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 335-336 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁷³⁷ Hamburg Kuralları m.18: “Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.”

⁷³⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 338 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

⁷³⁹ Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg), s. 28, para. 40 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf Erişim Tarihi: 16.01.2022.

Deniz yük senedi, sözleşmenin varlığı, şartları ve eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığına ilişkin bir ispat belgesidir.⁷⁴⁰ Bu taşıma belgesi taşıma sözleşmesini kanıtlayan bir belgedir.⁷⁴¹ Bu senetler tedavül kabiliyetine sahip değildir.⁷⁴² Deniz yük senedi, konişmentodan farklı olarak emtia senedi olmadığı için tedavül edilemez.⁷⁴³

Doktrinde de gelişen ticaret hayatıyla birlikte deniz yük senedi, gemi teslim talimatları (“*ship’s delivery order*”) gibi konişmentonun yanında başka denizde taşıma senetlerine de yer verilmeye başlandığı belirtilmiştir.⁷⁴⁴ Doktrinde deniz yük senedine ihtiyaç duyulmasının nedeninin konişmentonun eşyayı temsil fonksiyonundan kaynaklanan sorunlar olduğu belirtilmiştir.⁷⁴⁵ Bu sorunlardan en önemlisinin konişmentonun genelde teslim engeli oluşturması şeklinde belirtilmiştir.⁷⁴⁶ Buna göre teknolojinin gelişmesi ve taşıma süresinin kısalmasıyla konişmentodan önce yükün varma limanına ulaşması söz konusu olmuş ve böylece teslim engelleri ortaya çıkmaya başlamıştır.⁷⁴⁷ Modern gemilerin hızının yanı sıra deniz yük senedinin kıymetli evrak niteliği taşınamaması nedeniyle orijinal olmasının gerekmediği, hızlı elektronik iletim avantajına sahip olduğu, kıymetli evrak özelliği olmaması nedeniyle kaybolma veya çalınma korkusunun bulunmayacağı ve sonuç olarak konişmentonun yerini aldığına yer verilmiştir.⁷⁴⁸ Ayrıca yolculuk charteri sözleşmesi ile geminin tahsis edildiği chartererin, sürastarya ücreti veya geminin limanda beklemesi nedeniyle taşıyanın uğradığı diğer zararları karşılamak zorunda kalmıştır.⁷⁴⁹ Bu nedenle eşyanın teslim alındığını ispat eden ancak

⁷⁴⁰ SÖZER, 2022, s. 540; Hacı KARA, *Deniz Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 274; ÖZGENÇ, 2014, s. 103; GÜRSES, 2006, s. 284; YAZICIOĞLU, *Deniz Yük Senedi*, 2000, s. 655.

⁷⁴¹ CUMALIOĞLU, 2011, s. 105.

⁷⁴² KARA, 2020, s. 274; Zeynep ÖZGENÇ, *Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2014, s. 103; GÜRSES, 2006, s. 284. Kıymetli evrak niteliğinde olmadığı için deniz yük senedinin iyi niyetle iktisabından söz edilemeyeceğine dair bkz. YAZICIOĞLU, 2020, s. 385. Kıymetli evrak olmadığı için eşyayı temsil etmediğine dair bkz. SÖZER, 2022, s. 540.

⁷⁴³ CUMALIOĞLU, 2011, s. 105.

⁷⁴⁴ GÜNER-ÖZBEK, 2012, s. 234. Taşıma sözleşmesini tevsik eden yük senedi gibi belgelerin de kullanılması ve Hamburg Kuralları’nın sadece konişmento değil denizde taşıma senetlerinin tamamı hakkında uygulanması nedeniyle denizde taşıma senetlerine yer verildiğine dair bilgi için bkz. Didem ALGANTÜRK LIGHT, “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (2006), S. 10, s. 137.

⁷⁴⁵ GÜRSES, 2006, s. 283; YAZICIOĞLU, *Deniz Yük Senedi*, 2000, s. 651, 652. Konişmentonun eşyayı temsil işlevinden doğan problemler nedeniyle taşımının konişmento ile tespitinin daha az tercih edilir hale geldiğine dair bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, *Hamburg Kuralları’na Göre*, 2000, s. 21-22.

⁷⁴⁶ YAZICIOĞLU, *Deniz Yük Senedi*, 2000, s. 652; YAZICIOĞLU, *Hamburg Kuralları’na Göre*, 2000, s. 21, dn. 58.

⁷⁴⁷ GÜRSES, 2006, s. 284; YAZICIOĞLU, *Deniz Yük Senedi*, 2000, s. 652; YAZICIOĞLU, *Hamburg Kuralları’na Göre*, 2000, s. 21, dn. 58.

⁷⁴⁸ TETLEY, Cargo, 2008, s. 2291; William TETLEY, “Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 14, (1983), S. 4, s. 466.

⁷⁴⁹ GÜRSES, 2006, s. 284. Gönderilenin sürastarya ücreti veya depolama ya da banka garantisi masrafları ile karşı karşıya kaldığına dair bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, *Deniz Yük Senedi*, 2000, s. 653; YAZICIOĞLU, *Hamburg Kuralları’na Göre*, 2000, s. 21, dn. 58.

tedavül kabiliyetini haiz olmayan deniz yük senedi olarak isimlendirilen belgeler kullanılmaya başlanmıştır.⁷⁵⁰ Milletlerarası ticarete gerçekleşen gelişmeler sonucunda basit bir ispat belgesinin yeterli olduğu taşımaların artmasıyla deniz yük senetlerinin kullanımı yaygınlaşmıştır.⁷⁵¹

Belirtmek gerekir ki, UNCTAD tarafından yapılan ve taşımacılık sektörü paydaşlarının katıldığı ankette milletlerarası ticarete taşıma belgelerinin kullanımına ilişkin önemli yanıtlara ulaşılmıştır.⁷⁵² Buna göre katılımcılara yönelik hangi taşıma belgelerini asıl olarak kullandıklarına ilişkin soruda birden fazla cevabı işaretleme hakkı katılımcılara verilmiş ve %88 oranında konişmento, %51 deniz yük senedi, %53 multimodal taşıma belgesi şeklinde bir yanıt söz konusu olmuştur.⁷⁵³ Bu sonuçlar multimodal taşıma belgelerinin gittikçe daha çok kullanıldığı ve çoğunlukla devredilemez belgelerin yerine devredilebilir belgelerin kullanıldığı şeklinde yorumlanmıştır.⁷⁵⁴ Devredilebilir belgelerin kullanılmasının nedeni katılımcılara sorulduğunda ise katılımcıların %75'i akreditif işleminde gerekli olduğu şeklinde yanıtlamıştır.⁷⁵⁵ Katılımcıların sadece %25'i taşıma sırasında eşyanın satılabilmesi amacıyla bu tür belgeleri kullandıklarını ifade etmiştir.⁷⁵⁶ Konışmentonun varış yerine geç ulaşmasına ilişkin problemler ve uygulamada devredilemez belgelerin kullanımına dair çağrılar nedeniyle ankette modern milletlerarası ticarete konişmento kullanımına ilişkin paydaşlara fikirleri sorulmuş ve katılımcıların çoğunluğu konışmentonun milletlerarası ticarete önemli bir rol oynadığını belirtmiştir.⁷⁵⁷ Katılımcıların bazıları, taşımanın kısa ve gemiden daha sonra taşıma belgelerinin gelebilmesi durumunda devredilemez taşıma belgelerini kullandıklarını

⁷⁵⁰ GÜRSER, 2006, s. 284.

⁷⁵¹ YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, 2000, s. 654.

⁷⁵² Bu anket için bkz. United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 36-42 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁷⁵³ United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 16, para. 45 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁷⁵⁴ United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 19, para. 52 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁷⁵⁵ United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 19, para. 53 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁷⁵⁶ United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 19, para. 53 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁷⁵⁷ United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 20, paras. 59-60 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

belirtmişlerdir.⁷⁵⁸ Başlıca nedenler arasında ise taşıma sırasında eşyanın satılmasına ilişkin niyetin bulunmadığı veya akreditif işleminin söz konusu olmadığı gibi durumlar belirtilmiştir.⁷⁵⁹ Geleneksel taşıma belgeleri yerine elektronik alternatiflerin kullanımı konusunda ise uygulamada önemli bir rol oynamadıkları, katılımcıların %22'sinin elektronik alternatifleri kullandıkları, %32'sinin ise kullanmayı düşündüklerine yer verilmiştir.⁷⁶⁰

c. Lahey Kuralları Kapsamında Konişmento ve Benzeri Nitelikte Emtia Senedi

Lahey Kuralları'nda konişmentonun tanımı yapılmamıştır. Bir belgenin konişmento veya konişmento benzeri kıymetli evrak olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği konusunda, bu belgenin nasıl isimlendirildiği önemli değildir.⁷⁶¹ Belgenin konişmento olarak isimlendirilmiş olması, o belgenin konişmento olarak nitelendirilmesi için yeterli değildir.⁷⁶² Doktrinde Lahey Kuralları kapsamında konişmentonun, taşıyan veya onun temsilcisi tarafından düzenlenen, tedavül kabiliyetine sahip olan, eşyayı temsil işlevi olan bir taşıma belgesi olduğu belirtilmiştir.⁷⁶³ Ancak her konişmentonun bu hüküm kapsamında olup olmadığı tartışmalıdır. İngiliz hukukunda ve Amerikan hukukunda konişmentolar tedavül eder ve tedavül etmez şeklinde ikiye ayrılmaktadır ve İngiliz hukukunda nama yazılı konişmentoların tedavül kabiliyetine sahip olmadığı kabul edilmektedir.⁷⁶⁴ Amerikan hukukunda tedavül kabiliyetine sahip olmayan konişmentolar “*straight bill of lading*” şeklinde isimlendirilmektedir.⁷⁶⁵

⁷⁵⁸ United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 23, para. 67 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁷⁵⁹ United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 24, para. 68 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁷⁶⁰ United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003, s. 26, para. 78 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

⁷⁶¹ YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, 2000, s. 657.

⁷⁶² YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, 2000, s. 656-657.

⁷⁶³ ATEŞ, 2008, s. 69.

⁷⁶⁴ ÖZÇELİK, 2007, s. 20. Anglo-Sakson hukukunda “*straight bill of lading*” olarak isimlendirilen konişmentoların kıymetli evrak niteliğinde olmadığına dair bilgi için bkz. Guenter TREITEL, “Overseas Sales in General” in *Benjamin's Sale of Goods*, M. BRIDGE/H. N. BENNETT/Francis DAWSON/Eva LOMNICKA/Louise MERRETT/ C.J. MILLER/Philip RAWLINGS/F.M.B. REYNOLDS/Guenter TREITEL (eds.), 9th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2014, s. 1272, para. 18-105; TREITEL/REYNOLDS, 2011, s. 340, para. 6-015. İngiliz hukukunda nama yazılı konişmentoların tedavül kabiliyetine sahip olmadığına dair ayrıca bkz. ALHAN, 2023, s. 143; GÜRSES, 2006, s. 274. Emre ve hamiline yazılı konişmentoların “*negotiable*”, nama yazılı konişmentoların ise “*non-negotiable*” olarak nitelendirildiğine dair bilgi için bkz. YEŞİLOVA, 2006, s. 161. Türk hukukunda nama, emre, hamile yazılı konişmentoların üçünün de kıymetli evrak niteliği söz konusu iken, Anglo-Sakson hukukunda yalnızca “*kamu itimadına mazhar olan*” emre ve hamile yazılı konişmentoların bu niteliğe sahip olduğuna dair bkz. KARAN, Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi, 2000, s. 161. Kıymetli evrak hukukunda nama yazılı konişmentoların kamu itimadına mazhar olmayan senetlerden olduğuna, nama yazılı senetlerin tedavül kabiliyetinin düşük olduğuna dair bilgi için bkz. AKSOY, Deniz Taşımalarında, 2019, s. 48.

⁷⁶⁵ ÖZÇELİK, 2007, s. 21. Aynı şekilde İngiliz hukukunda da nama yazılı konişmentonun “*straight bill of lading*” şeklinde isimlendirildiğine, Amerikan hukukunda ve İngiliz hukukunda bu tür konişmentoların eşyayı temsil

Belirmek gerekir ki, Lahey Kuralları m.1(b) ve Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükümlerinde aynı düzenleme öngörülmektedir. Dolayısıyla doktrinde bu konuda Lahey-Visby Kuralları'na ilişkin yapılan değerlendirmeler Lahey Kuralları için de geçerli olup, Lahey Kuralları'na ilişkin yapılan değerlendirmeler de Lahey-Visby Kuralları için geçerlidir. İngiliz Mahkemesi'nin *MacWilliam Co Inc v Mediterranean Shipping Co SA (The Rafaela S)*⁷⁶⁶ kararında, Lahey-Visby Kuralları'nın “*straight bill of lading*” şeklinde isimlendirilen konişmentolara uygulanacağına karar verilmiştir.⁷⁶⁷ Lord Steyn ve Lord Bingham, bu konişmentonun, Lahey Kuralları kapsamında konişmento benzeri nitelikte emtia senedi olduğunu savunmuştur.⁷⁶⁸ Lord Steyn ve Lord Bingham davanın konusunun “*straight bill of lading*” olarak isimlendirilen konişmentoların İngiliz hukuku kapsamında konişmento veya benzeri nitelikte bir belge olup olmadığına ilişkin olmadığı, Lahey-Visby Kuralları kapsamında konişmento veya benzeri belge olup olmadığına ilişkin olduğunu belirtmişlerdir.⁷⁶⁹ Lord Rodger, benzeri nitelikte emtia senedi (“*similar document of title*”) kavramının Lahey Kuralları kapsamındaki konişmento kavramını daraltmak değil, genişletmek amacıyla olduğunu belirtmiştir.⁷⁷⁰ Bu davadaki tartışma “*straight bill of lading*” şeklinde isimlendirilen konişmentonun Lahey Kuralları m.1(b) hükmü anlamında konişmento veya benzeri nitelikte bir emtia senedi olup olmadığına ilişkin olup, Anglo-Sakson hukuku anlamında konişmento benzeri nitelikte emtia senedi olup olmadığına ilişkin değildir.⁷⁷¹ Bu davada ayrıca Lahey Kuralları m.1(b) hükmünün Fransızca metnine dikkat çekilmiş ve buna göre “*contrat constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer*”⁷⁷² ifadesi ile “*emtia senedi*” (“*document of title*”) kavramına yer verilmediği vurgulanmış, “*tout document similaire...*” kavramının İngiliz hukuku anlamında

işlevine sahip olmadığına, alelaide bir deniz yük senedi kabul edilmesi gerektiğine ve bu nedenle kıymetli evrak sayılamayacağına dair bilgi için bkz. AKSOY, Deniz Taşımacılığı, 2019, s. 49.

⁷⁶⁶ *MacWilliam Co Inc v Mediterranean Shipping Co SA (The “Rafaela S”)* [2005] UKHL 11, [2005] 2 AC 423. *MacWilliam Co Inc v Mediterranean Shipping Co SA (The “Rafaela S”)* kararı hakkında bilgi için bkz. Melis ÖZDEL, “The Receipt Function of the Bill of Lading: New Challenges”, *International Company and Commercial Law Review*, C. 28, (2017), S. 12, s. 439; Eric BASKIND/ Greg OSBORNE/ Lee ROACH, *Commercial Law*, 2nd Edition, Oxford University Press, Oxford, 2016, s. 561-562; TREITEL, *Overseas Sales in General*, 2014, s. 1254-1255, para. 18-093; Melis ÖZDEL, “Multimodal Transport Documents in International Sale of Goods”, *International Company and Commercial Law Review*, C. 23, (2012), S. 7, s. 249; TREITEL/REYNOLDS, 2011, s. 341, para. 6-015; TETLEY, *Cargo*, 2008, s. 2302-2303; TETLEY, *Marine*, 2008, s. 19-20.

⁷⁶⁷ Bu bilgi için bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 561; TREITEL/REYNOLDS, 2011, s. 341, para. 6-015.

⁷⁶⁸ Bu bilgi için bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 561.

⁷⁶⁹ Bu bilgi için bkz. TREITEL/REYNOLDS, 2011, s. 341, para. 6-015.

⁷⁷⁰ Bu bilgi için bkz. TREITEL, *Overseas Sales in General*, 2014, s. 1255, para. 18-093; TREITEL/REYNOLDS, 2011, s. 341, para. 6-015.

⁷⁷¹ TREITEL, *Overseas Sales in General*, 2014, s. 1254-1255, para. 18-093.

⁷⁷² Bu ifadenin “*contract evidenced by a bill of lading or by any similar document constituting an instrument for the carriage of goods by sea*” şeklinde İngilizce çevirisi için bkz. TETLEY, *Cargo*, 2008, s. 2302; TETLEY, *Marine*, 2008, s. 19.

“documents of title” ile sınırlı olmadığına, deniz yoluyla taşıma sözleşmesini belgeleyen her türlü belgenin bu kapsamda olduğuna karar verilmiştir.⁷⁷³ Bu noktada belirtmek gerekir ki, Lahey Kuralları’nın Fransızca metni tek yetkili metin olup, İngilizce metin ve diğer dillerdeki metinler resmi olmayan tercümelerdir ve dolayısıyla Kurallar’ın yorumlanmasında doktrinde Fransızca metnin öncelikli olduğu doktrinde belirtilmiştir.⁷⁷⁴ Doktrinde yine benzer şekilde Fransızca metne değinilmiş, bu metnin çevirisi “a similar document that forms the cause for the transport” şeklinde yapılmış ve dolayısıyla İngilizce metinden farklılığına dikkat çekilmiştir.⁷⁷⁵ Doktrinde ayrıca Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde yer verilen “document of title” kavramının kullanılması eleştirilmiş ve Harter Kanunu’nda daha nötr bir kavram olarak “benzer taşıma belgesi” (“similar transport document”) kavramına yer verildiği belirtilmiştir.⁷⁷⁶ Doktrinde hangi tür konişmentoların Lahey Kuralları kapsamında olduğuna dair bir başka tartışma daha söz konusudur. Buna göre Lahey Kuralları’nda iki çeşit konişmentodan bahsedildiği, m.1(b) hükmünde yükleme konişmentosundan, m.6 hükmünde ise tesellüm konişmentosundan bahsedildiği ve Kurallar’ın uygulama alanına yükleme konişmentosu girdiğini çünkü Kurallar’ın amacının gönderileni korumak olduğu, gönderilenin elindeki konişmentonun devredilebilir nitelikte olması gerektiğini ancak tesellüm konişmentosunun devredilebilir olmadığı ve dolayısıyla Kurallar’ın tesellüm konişmentolarına uygulanmayacağı belirtilmiştir.⁷⁷⁷

Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde konişmento benzeri belgelerden bahsedilmiştir ve bu belgelerin de tanımı yapılmamıştır.⁷⁷⁸ Bu nedenle bu belgelerin kapsamının tespiti gereklidir. Buna göre deniz ticareti uygulamasında yer alan yük senedi, gemi teslim talimatları, teslim garanti belgesi (“delivery warrant”), yükleme ordinosu (“mate’s receipt”) gibi taşıma senetleri eşyayı temsil fonksiyonuna sahip değildir.⁷⁷⁹ Doktrinde deniz yük senetlerinin Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığı tartışmalara neden olmuştur. Buna göre Ateş, Lahey Kuralları m.10

⁷⁷³ Bu bilgi için bkz. TETLEY, Marine, 2008, s. 19. Lahey Kuralları’nın Fransızca metninde İngilizce metninden farklı olarak sözleşmenin konişmento veya benzer deniz taşıma belgesi ile belgelendiği durumları kapsayacak şekilde genişletildiğine dair bkz. TETLEY, Cargo, 2008, s. 2303.

⁷⁷⁴ TETLEY, Marine, 2008, s. 159.

⁷⁷⁵ SPANJAART, 2017, s. 98, dn. 71.

⁷⁷⁶ TREITEL, Overseas Sales in General, 2014, s. 1265, para. 18-100.

⁷⁷⁷ ATEŞ, 2008, s. 69-70.

⁷⁷⁸ Doktrinde Lahey Kuralları m.1(b) hükmündeki konişmento benzeri senet kavramı ile hangi belgelerin konişmento benzeri senet olarak kabul edilebileceğinin ulusal hukuka göre belirlenmesi gerektiğine dair bir görüş için bkz. ÖZÇELİK, 2007, s. 69-70; YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, 2000, s. 663, dn. 53. Aynı şekilde Lahey-Visby Kuralları’nda da konişmento benzeri senet kavramı ile ne anlaşılması gerektiği belirtilmediği için hangi belgenin konişmento benzeri belge olarak kabul edilebileceğinin ulusal hukuka göre belirleneceğine dair bkz. ALHAN, 2023, s. 172; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları’na Göre, 2000, s. 21, dn. 57. Türk hukukunda bir belgenin konişmento benzeri belge olarak nitelendirilebilmesi için eşyayı temsil fonksiyonuna sahip olması gerekli olduğuna dair bkz. YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, 2000, s. 663, dn. 53.

⁷⁷⁹ ATEŞ, 2008, s. 70. Bu taşıma senetleri hakkında bilgi için bkz. KARAN, 2004, s. 66-70.

hükmünde bu Kurallar'ın yalnızca konişmentolu taşımalara uygulanacağı düzenlendiği için Kurallar'ın bu belgelere uygulanmayacağını belirtmiştir.⁷⁸⁰ Kara, deniz yük senetlerinin konişmento veya konişmento benzeri belge olarak kabul edilemeyeceğini ve bu nedenle Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanmayacağını savunmuştur.⁷⁸¹ Wilson, Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'nın yük senetlerine uygulanmayacağını belirtmiştir.⁷⁸² Spanjaart, Lahey-Visby Kuralları'nın deniz yük senetleri ile tevsik edilen taşıma sözleşmelerine uygulanmayacağını savunmuştur.⁷⁸³ Deniz yük senedi tedavül kabiliyetine sahip olmadığı için deniz yük senedini konişmento benzeri bir senet olarak nitelendirmek söz konusu değildir ve deniz yük senedi ile belgelenen eşya taşıma sözleşmelerine Lahey Kuralları uygulanmayacaktır.⁷⁸⁴

Doktrinadaki diğer görüş uyarınca ise deniz yük senetlerinin Lahey Kuralları kapsamında olduğu savunulmuştur. Buna göre Tetley, m.6 kapsamındaki özel şartlarda düzenlenen devredilemez belgelerin Lahey Kuralları'nın kapsamının dışında olduğunu belirtmiştir.⁷⁸⁵ Dolayısıyla m.6 hükmü uyarınca Lahey Kuralları'nın ticari taşımalar için düzenlenen deniz yük senetlerine uygulanacağı ifade edilmiştir.⁷⁸⁶ Eğer yük senedi gibi devredilemeyen belgelerin ticari faaliyetler için Lahey Kuralları kapsamı dışında düzenlenebildiği savunulursa Lahey Kuralları m.6 hükmünün anlamı kalmayacaktır.⁷⁸⁷ Lahey Kuralları m.2 ve m.6 hükümlerinin birbirleriyle çeliştiğini, m.2 hükmünde “*subject to the provisions of art. VI...*” ifadesi nedeniyle m.6 hükmünün baskın olduğu ifade edilmiştir.⁷⁸⁸ Dolayısıyla bu görüş uyarınca deniz yük senedine Lahey Kuralları veya Lahey-Visby Kuralları uygulanacaktır.⁷⁸⁹ Tetley, ayrıca *The Rafaela S* kararına da değinmiş ve buna göre bu davada deniz yük senedinin Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığı değerlendirilmemiş olsa da kararın gerekçesinde Lahey Kuralları m.1(b) hükmünün Fransızca metnine yer verilmesine dikkat çekilmiş, Fransızca metninde İngiliz hukuku kavramı olan “*document of title*” kavramına yer verilmediği, “*tout document similaire...*” kavramına yer verildiğini vurgulayarak Tetley, deniz yük senetlerinin Lahey

⁷⁸⁰ ATEŞ, 2008, s. 70-71.

⁷⁸¹ KARA, 2018, s. 9, dn. 36.

⁷⁸² WILSON, 2010, s. 160.

⁷⁸³ SPANJAART, 2017, s. 98.

⁷⁸⁴ GÜRSER, 2006, s. 283, dn. 65. Deniz yük senedi, konişmento olmadığı ve konişmento benzeri bir senet olarak nitelendirilemeyeceği için Lahey Kuralları'nın deniz yük senedine uygulanamayacağına dair bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, 2000, s. 664.

⁷⁸⁵ TETLEY, 1983, s. 471.

⁷⁸⁶ TETLEY, Cargo, 2008, s. 2298.

⁷⁸⁷ TETLEY, Cargo, 2008, s. 2299; TETLEY, 1983, s. 472.

⁷⁸⁸ TETLEY, Cargo, 2008, s. 2299; TETLEY, 1983, s. 472.

⁷⁸⁹ TETLEY, Marine, 2008, s. 20; William TETLEY, “Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea-Part II”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 15, (1984), S. 1, s. 67.

Kuralları kapsamında olduğunu savunmuştur.⁷⁹⁰ Ancak *Clarke*, yalnızca m.6 hükmünün Lahey Kuralları'nın dışında kalan belgeleri düzenliyorsa, m.1(b) hükmünde konişmento ve benzeri nitelikteki emtia senedine gönderme yapmanın amacının ne olduğu sorusunu sormuştur.⁷⁹¹ Buna göre belgeler bakımından Lahey Kuralları'nı tasarlayanlar için ana hükmün m.1(b) olduğunu belirtmiştir.⁷⁹² Ayrıca Lahey Kuralları'nın amacının hakkı etkileyen belgeleri “*documents affecting title*” düzenlemek olduğu, deniz yük senetlerinin, konişmento ve benzeri nitelikteki emtia senetlerinin aksine bu şekilde bir belge olmadığını, m.1(b) ve m.6 hükmünde düzenlenen belgelerin birbirlerini tamamladıklarını ve bir boşluk, çelişki ve belirsizlik bulunmadığını savunmuştur.⁷⁹³ *Karan* da Lahey Kuralları m.6 hükmüne dikkat çekmiş ve emtia senedi olmayan bir belgenin, mutad olmayan bir taşıma sözleşmesi için düzenlenmesinin yalnızca sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliğini ilgilendirdiğini, Lahey Kuralları'nın uygulanmasını engellemediğini savunmuştur.⁷⁹⁴ Lahey Kuralları'nın konişmento dışındaki belgeleri Kurallar'ın kapsamı dışında olduğunun kabulü durumunda deniz yük senedi ile tevsik edilen bir taşıma sözleşmesi yapılarak taşıyanın sorumluluklarından ve borçlarından kaçmasına imkan verilmiş olacağı ve bunun da Lahey Kuralları m.3/8 hükmünde öngörülen emredici karakterine aykırı olduğu savunulmuş, günümüzde konişmentodan başka belgelerin kullanıldığı, ticaret ve teknolojinin geliştiği ve bu gelişmenin bütün risklerini yükülgililerin üstlenmesinin beklenemeyeceği savunulmuştur.⁷⁹⁵ *Cumalıoğlu* da konişmento benzeri belge tanımının sadece emtia senedi ile sınırlandırılması halinde taşıyanın deniz yük senedi gibi emtia senedi olmayan belge düzenleyerek sorumluluktan kaçınabileceğini ve bu nedenle teknolojik gelişmelere uygun bir yorum yapılması gerektiğini ifade etmiştir.⁷⁹⁶

2. Taşımanın İki Farklı Devlet Arasında Yapılmasının Aranıp Aranmadığına İlişkin Tartışma

Doktrinde Lahey Kuralları'nın milletlerarası nitelikte olmayan taşımalara uygulanıp uygulanamayacağı tartışmalıdır.⁷⁹⁷ Doktrinde Lahey Kuralları m.10 hükmünde hangi

⁷⁹⁰ TETLEY, Cargo, 2008, s. 2302-2303; TETLEY, Marine, 2008, s. 19-20.

⁷⁹¹ Malcolm A. CLARKE, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Third Edition, Sweet & Maxwell, London, 1997, s. 48, para.15a(i).

⁷⁹² CLARKE, 1997, s. 48, para. 15a(i).

⁷⁹³ CLARKE, 1997, s. 48, para.15a(i).

⁷⁹⁴ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 237.

⁷⁹⁵ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 238.

⁷⁹⁶ CUMALIOĞLU, 2011, s. 107.

⁷⁹⁷ Lahey-Visby Kuralları ile m.10 hükmünün değiştirilmesinin, Lahey Kuralları'nın hangi şartların bulunması halinde uygulanacağına dair belirsizliğin giderildiğine dair bkz. YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, 2000, s. 664. Türkiye'nin taraf olmadığı Lahey-Visby Kuralları'nda bu konuda açıklık sağlanmıştır. Buna göre Lahey-Visby Kuralları m.10 hükmünde ise iki farklı devletin limanları arasında yapılan taşımaya ilişkin konişmentolara,

koşullarda bir akit devlette düzenlenen konişmentoların Lahey Kuralları'nın uygulama alanında olduğunun belirtilmediği⁷⁹⁸ ve bu nedenle hükmün netlikten uzak olduğu ifade edilmiştir.⁷⁹⁹ Bu hüküm ile taşımanın iki farklı ülke arasında gerçekleştirilmesinin aranıp aranmadığı anlaşılamamaktadır.⁸⁰⁰ Doktrindeki hakim görüş Lahey Kuralları'nın iç taşımalara da uygulanacağını savunmaktadır.⁸⁰¹ Buna göre konişmentonun akit devlette düzenlenmiş olması şartıyla, aynı devlette bulunan iki liman arasında yapılan taşımanın söz konusu olması durumunda Lahey Kuralları uygulama alanı bulacaktır.⁸⁰² Ayrıca Lahey Kuralları'nın uygulanması bakımından konişmentonun akit bir devlette düzenlenmiş olması arandığı için Lahey Kuralları'na taraf olmayan bir devletin limanından Lahey Kuralları'na taraf olmayan diğer bir devletin limanına taşıma yapılması durumunda, belirtilen şartın söz konusu olması durumunda Lahey Kuralları'nın uygulanacağı doktrinde belirtilmiştir.⁸⁰³ Doktrinde Lahey Kuralları m.10 hükmü ile milletlerarası taşıma sözleşmesinin varlığı şartının aranmadığı, konişmentonun taraf devlet ülkesinde düzenlenmesi durumunda Lahey Kuralları'nın ulusal taşımalara uygulanacağı çünkü Lahey Kuralları'nın milletlerarası taşımaları değil, konişmentoya ilişkin yeknesaklığı amaçladığı belirtilmiştir.⁸⁰⁴ *Karan*, Lahey Kuralları m.10 hükmünde Kurallar'ın uygulanması için yabancı unsurun varlığı aranmadığı için taşıma sözleşmesinin milletlerarası nitelikte olup olmadığına bakılmaksızın bu Kurallar'ın kapsamında olacağını savunmuştur.⁸⁰⁵ Lahey Kuralları m.10 hükmünde yükleme veya boşaltma limanlarına ilişkin bir düzenleme söz konusu olmadığı ve taşımanın en az iki devlet arasında yapılmasının dahi açıkça aranmadığı belirtilmiştir.⁸⁰⁶ Dolayısıyla, Türkiye'de konişmentonun düzenlenmesi durumunda taşıma sözleşmesinin yabancılık unsurunun varlığı aranmadığı için kaide TTK hükümlerinin değil, Lahey Kuralları'nın uygulanması olduğu, Lahey Kuralları'nın uygulama alanı dışında kalan konular bakımından TTK hükümlerinin uygulanabileceği savunulmuştur.⁸⁰⁷

m.10(a) hükmü uyarınca konişmentonun taraf bir devlette düzenlenmiş olması halinde veya m.10(b) hükmü uyarınca taşıma taraf bir devletin limanından yapılmakta ise veya m.10(c) hükmü uyarınca taşıma sözleşmesinin bu Kurallar'ın uygulanacağını belirtmesi veya bu Kurallar'a etki tanıyan ülke kanunlarının sözleşmeye uygulanması halinde Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanacağı öngörülmüştür.

⁷⁹⁸ YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 17.

⁷⁹⁹ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 107.

⁸⁰⁰ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 107.

⁸⁰¹ Bu yönde görüş için bkz. AYGÜN, 2021, s. 163; ADIGÜZEL, 2015, s. 282; GÜNAY, 2013, s. 40; KARAN, 2013, s. 22; CUMALIOĞLU, 2011, s. 58; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 107; ÖZÇELİK, 2007, s. 70-71, 71-72; ÖZDEMİR, 2006, s. 67; KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 239, 242; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 17, 57.

⁸⁰² YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 57.

⁸⁰³ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 108.

⁸⁰⁴ ÖZDEMİR, 2006, s. 67.

⁸⁰⁵ KARAN, 2013, s. 22; KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 239, 242.

⁸⁰⁶ AYGÜN, 2021, s. 163.

⁸⁰⁷ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 240.

Ancak Lahey Kuralları'nın amacının milletlerarası yeknesaklığı sağlamak olduğu dikkate alınarak sadece yabancılık unsuru taşıyan taşıma sözleşmelerine uygulanacağı kabul edilirse, bu durumda yabancılık unsuru olarak taşımanın iki farklı devlet limanı arasında yapılmasının yeterli olacağını belirtmiştir.⁸⁰⁸ Günay, taşımanın ulusal veya uluslararası niteliğine bakılmaksızın Lahey Kuralları'nın uygulanacağını çünkü bunun aksinin maddede belirtilmediğini savunmuştur.⁸⁰⁹ Doktrinde ayrıca başka milletlerarası sözleşmelerle karşılaştırılma yapılmış ve buna göre örneğin, Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.1/1 ve m.2 hükümleri, CMR'nin önsözü ve m.1/1 hükmü uyarınca konvansiyonların milletlerarası taşımalara uygulanacağı açıkça düzenlenmiş olduğu, yabancılık unsuru bulunmayan taşımaların bu konvansiyonların uygulama alanı dışında bırakıldığı, Lahey Kuralları'nda bu yönde açıkça bir düzenlemenin bulunmaması nedeniyle de bu sonuca varıldığına yer verilmiştir.⁸¹⁰ Ayrıca İmza Protokolü'nün 2. paragrafında akit devletlerin, iç taşımalar bakımından 6. maddeyi, bütün eşya türleri hakkında bu maddenin son paragrafında belirtilen sınırlamaları dikkate almadan uygulama konusunda hakkını saklı tutabilecekleri belirtildiği için de bu sonuca varılmıştır çünkü eğer iç taşımalar Lahey Kuralları'nın kapsamı dışında bırakılmak istenseydi bu tür bir ifadeye gerek olmayacağı belirtilmiştir.⁸¹¹

3. Lahey Kuralları Kapsamında Eşya

Lahey Kuralları'nın kapsamına giren eşyaya ilişkin Kurallar'da bir tanım yapılmamıştır ancak CMR'ye benzer şekilde Kurallar'ın kapsamı dışında kalan eşya belirtilmiştir. Buna göre Lahey Kuralları m.1(c)⁸¹² hükmü uyarınca Kurallar, taşıma sözleşmesinde güvertede taşınması kararlaştırılan ve fiilen de güvertede taşınan eşyaya ve canlı hayvan taşınmasına uygulanmamaktadır. Bunun nedeni ise canlı hayvan ve kararlaştırılmış güverte yükü taşınmasında, taşıma konusunun hasara uğraması riskinin yüksek olmasıdır.⁸¹³ Doktrinde Lahey Kuralları'nın kapsamına giren eşyaya ilişkin olarak taşınacak olan eşyanın ticari bir değerinin olması gerekmediği belirtilmiştir.⁸¹⁴

⁸⁰⁸ KARAN, 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği, 2000, s. 240, 242.

⁸⁰⁹ GÜNAY, 2013, s. 40.

⁸¹⁰ ÖZÇELİK, 2007, s. 70-71.

⁸¹¹ ÖZÇELİK, 2007, s. 71-72.

⁸¹² Lahey Kuralları m.1(c) hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*«Mal» Nakliye mukavelesinde güverteye konduğu beyan edilen ve filhakika bu suretle nakledilen gemi hamulesi ile canlı hayvanlar müstesna, mal, eşya, hamule ve her hangi cins emtiadır.*”

⁸¹³ BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 563.

⁸¹⁴ ATEŞ, 2008, s. 67.

Konteynerler sıklıkla güvertede taşınmaktadır.⁸¹⁵ Lahey Kuralları m. 1(c) hükmü uyarınca güverte yükünün Lahey Kuralları kapsamı dışında olması için yükün fiilen güvertede taşınmıyor olması ve yükün güvertede taşınacağına taşıma sözleşmesinde yer verilmesi gereklidir. Yükün güvertede taşınacağına dair anlaşmanın açık olması gereklidir.⁸¹⁶ Ayrıca üçüncü kişiye karşı ileri sürülebilmesi için bu konunun konişmentoda belirtilmesi aranmaktadır.⁸¹⁷ Açık anlaşmanın konişmentonun dışında başka bir belgede değil, konişmentoda bulunması gereklidir.⁸¹⁸ Başka bir görüş uyarınca ise konişmentoda yazılabileceği gibi ayrı bir sözleşmede, e-postada hatta sözlü olarak bile belirtilebileceği savunulmuştur.⁸¹⁹ Doktrinde eşyanın güvertede taşınması ancak konişmentonun ön yüzünde bu konuda açık bir bildirimin olmaması durumunda, taşıtan ile taşıyan arasında eşyanın güvertede taşınacağına dair anlaşma olsa bile, Lahey Kuralları veya Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanacağı belirtilmiştir.⁸²⁰ Dolayısıyla Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları, eşyanın güvertede taşındığı ve konişmentonun ön yüzünün eşyanın güvertede taşındığını belirtmesi durumunda uygulanmamaktadır.⁸²¹ Taşıyanın ise taşımanın öncesinde hangi konteynerlerin güvertede taşınacağını belirtebilmesinin mümkün olmadığı durumlara ise sıklıkla rastlanmaktadır.⁸²² Bu durumda ise konteynerlerin güvertede taşınmasının konişmentoda belirtilmemesi söz konusu olabilecek ve bu durumda konteynerin güvertede taşınması Lahey Kuralları veya Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanmasını engellemeyecektir.⁸²³ Tetley, Lahey Kuralları m.1(c) hükmünde yer alan "...cargo which by the contract is stated as being carried on deck..." ifadesine dikkat çekmiş ve konişmentoda eşyayı güvertede taşıma seçeneği tanıyan genel klotların bu hüküm anlamında bir beyan ("statement") niteliğinde olmadığını savunmuştur.⁸²⁴ Benzer şekilde İngiliz Mahkemesi'nin *Svenska Traktor Aktiebolaget v*

⁸¹⁵ Guenter TREITEL, "Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales" in *Benjamin's Sale of Goods*, M. BRIDGE/H. N. BENNETT/Francis DAWSON/Eva LOMNICKA/Louise MERRETT/C.J. MILLER/Philip RAWLINGS/F.M.B. REYNOLDS/Guenter TREITEL (eds.), 9th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2014, s. 1962, para. 21-092.

⁸¹⁶ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 120.

⁸¹⁷ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 120. Yükün fiilen güvertede taşınması ve konişmentoda bu durumun açıkça belirtilmesi gerektiğine dair bilgi için ayrıca bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 563. Genelde yükün güvertede taşınmasının konişmentoda belirtilmediği çünkü yükün güvertede taşınacağına ilişkin beyanın akreditif işlemlerinde konişmentoyu bankalar için kabul edilemez hale getirdiğine dair bilgi için bkz. TETLEY, Marine, 2008, s. 1569.

⁸¹⁸ TETLEY, Marine, 2008, s. 1573.

⁸¹⁹ SPANJAART, 2017, s. 100.

⁸²⁰ Susan HODGES/ David A. GLASS, "Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?" in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd's List, London, 2010, s. 254, para. 12. 44.

⁸²¹ TETLEY, Marine, 2008, s. 1579.

⁸²² TREITEL, Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales, 2014, s. 1962, para. 21-093.

⁸²³ TREITEL, Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales, 2014, s. 1962, para. 21-093.

⁸²⁴ TETLEY, Marine, 2008, s. 1589; William TETLEY, "Deck Carriage under the Hague Rules", *The Maritime Lawyer*, C. 3, (1977), S. 1, s. 39.

*Maritime Agencies (Southampton) Ltd*⁸²⁵ kararına konu olan olayda 50 tane traktör taşınması konusunda taşıma sözleşmesi yapılmıştır ve somut olaya Lahey Kuralları uygulanmaktadır.⁸²⁶ Konişmentoda, taşıyanın eşyaları güvertede taşıyabileceğine ilişkin bir kloz bulunmaktadır.⁸²⁷ Kararda, taşıma sözleşmesinin açıkça yüklerin güvertede taşınacağına yer vermesi ve fiilen de taşınması durumunda Lahey Kuralları m.1(c) hükmü anlamında bir taşıma söz konusu olacağı belirtilmiştir.⁸²⁸ Somut olayda taşıyanın yükleri güvertede taşıyabileceğine ilişkin kloz ise mahkeme tarafından net bulunmamıştır.⁸²⁹ Dolayısıyla yükün güvertede taşınıp taşınmayacağı taşıyanın seçimine bırakılmış ise Lahey Kuralları uygulanacaktır.⁸³⁰ Eşyanın fiilen taraflar arasındaki anlaşmaya uygun şekilde güvertede taşınması gereklidir ve buna göre örneğin, güvertedeki eşya sonradan ambara alınır ise bu andan itibaren Lahey Kuralları'na tabi olacak veya eşyanın güvertede taşınacağına dair tarafların anlaşması durumunda eşyanın bir bölümü ambarda taşınıyor ise bu bölüm bakımından Lahey Kuralları uygulanacaktır.⁸³¹ Lahey Kuralları m.1(c) hükmünde canlı hayvanların Lahey Kuralları kapsamında eşya olarak kabul edilmedikleri düzenlenmiştir. Canlı hayvanlar taşıma sırasında susuzluk veya havasızlıktan ölebilir ya da birbirlerine hastalık geçirebilirler.⁸³² Dolayısıyla diğer eşyalar bakımından bulunmayan çeşitli tehlikeler söz konusudur.⁸³³

4. Lahey Kuralları Kapsamında Gemi ve Bedel Unsuru

Lahey Kuralları m.1(d)⁸³⁴ hükmünde gemi geniş bir anlamda tanımlanmıştır.⁸³⁵ Lahey Kuralları kapsamında gemiden söz edebilmek için öncelikle denizin altında veya üstünde

⁸²⁵ *Svenska Traktor Aktiebolaget v Maritime Agencies (Southampton) Ltd* [1953] 2 QB 295 (QB). *Svenska Traktor Aktiebolaget v Maritime Agencies (Southampton) Ltd* kararı hakkında bilgi için bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 563; TETLEY, Marine, 2008, s. 1593-1594; TETLEY, 1977, s. 40. Kararda yükün güvertede taşınabileceğine dair taşıyana genel bir yetki veren klozun yeterli görülmediğine dair bilgi için bkz. YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 120, dn. 72. Mahkemenin, bu genel klozun Lahey Kuralları m.1(c) anlamında bir beyan ("statement") olmadığına dair kararı hakkında bilgi için bkz. TETLEY, Marine, 2008, s. 1593; TETLEY, 1977, s. 40.

⁸²⁶ Bu bilgi için bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 563.

⁸²⁷ Bu bilgi için bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 563.

⁸²⁸ Bu bilgi için bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 563.

⁸²⁹ Bu bilgi için bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 563. Kararda yükün güvertede taşınabileceğine dair taşıyana genel bir yetki veren klozun yeterli görülmediğine dair bilgi için bkz. YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 120, dn. 72. Mahkemenin, bu genel klozun Lahey Kuralları m.1(c) anlamında bir beyan ("statement") olmadığına dair kararı hakkında bilgi için bkz. TETLEY, Marine, 2008, s. 1593; TETLEY, 1977, s. 40.

⁸³⁰ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 120.

⁸³¹ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 120.

⁸³² YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 104.

⁸³³ YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 104.

⁸³⁴ Lahey Kuralları m.1(d) hükmü resmi Türkçe çevirisi: "«Gemi» deniz yoluyla mal nakli için kullanılan her türlü vasıta mânasına gelir."

⁸³⁵ ATEŞ, 2008, s. 60. Benzer şekilde Lahey-Visby Kuralları'nda da geminin geniş bir biçimde tanımlandığına, tek kriterin aracın eşyayı deniz yoluyla taşımaya uygun olmasının gerektiğine dair bkz. GÜNAY, 2013, s. 85.

yüzebilen bir aracın olması gereklidir.⁸³⁶ İç sularda eşya taşımacılığı yapan ticaret gemilerinin Lahey Kuralları kapsamında gemi anlamında olmadığı belirtilmiştir.⁸³⁷ Eşya taşımacılığı yapan ticaret gemilerinin Lahey Kuralları kapsamında gemi olduğu ifade edilmiştir.⁸³⁸ Doktrinde bedelsiz yapılan taşımaların Lahey Kuralları'nın kapsamında olup olmadığı tartışmalıdır. Buna göre bir görüş uyarınca Lahey Kuralları m.10 uyarınca bu kurallar hatır taşımalarına da uygulanır.⁸³⁹ Aksi görüş uyarınca ise bedele özel bir şekilde değinilmemesi Lahey Kuralları'nın bedelsiz taşımalara uygulanacağı anlamına gelmemektedir.⁸⁴⁰

5. Lahey Kuralları'nın Uygulanacağı Zaman Dilimi

Lahey Kuralları m.1(e)⁸⁴¹ hükmü uyarınca taşıma, malın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması arasındaki zamandır. Lahey Kuralları belirtilen bu zaman bakımından uygulanacağı için yükün taşıyana teslim edilmesine kadar geçen süre ile varma limanından gönderilen tarafından teslim alınmasına kadar geçen süreye uygulanmamaktadır.⁸⁴² Taşıyan bu süre içinde eşyanın ziyaa veya hasara uğramasından doğan zararlardan sorumludur.⁸⁴³ Doktrinde Lahey Kuralları m.1(e) hükmünde yer alan sürenin “*yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sonuna kadar*” şeklinde anlamak gerektiği ve böylece yükleme ve boşaltma sırasında da taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olacağı savunulmaktadır.⁸⁴⁴ Buna göre taşıyanın eşyayı teslim aldığı andan eşyaları teslim ettiği ana kadar olan süre emredici olarak düzenlenmeyip, eşyanın gemiye yüklenip andan itibaren gemiden indirilmesine kadar olan süre emredici şekilde düzenlenmektedir.⁸⁴⁵ Lahey Kuralları'nda vinçten vince (*tackle-to-tackle*) şeklinde ifade edilen süre emredici olarak düzenlenmektedir.⁸⁴⁶ Örneğin, eşyanın mavnalarla taşınacağı ve bunun gönderene ait olduğu kararlaştırılmış ise bu durumda taşıyanın sorumluluğu eşyanın mavnadan gemiye yüklenmesi ile başlayacak ve gemiden mavnaya

⁸³⁶ ATEŞ, 2008, s. 61.

⁸³⁷ ATEŞ, 2008, s. 62.

⁸³⁸ ATEŞ, 2008, s. 61.

⁸³⁹ Bu yönüyle CMR m.1/1, Montreal Konvansiyonu m.1/1, CIM m.6 hükümlerinden farklı olduğuna dair karşılaştırma için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 41, dn. 144.

⁸⁴⁰ ÖZDEMİR, 2006, s. 76.

⁸⁴¹ Lahey Kuralları m.1(e) hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*«Mal nakliyatı» malın gemiye yükletilmesinden itibaren gemiden boşaltılmasına kadar geçen zamana tekabül eder.*”

⁸⁴² ÖZÇELİK, 2007, s. 65.

⁸⁴³ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 113.

⁸⁴⁴ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 113.

⁸⁴⁵ HOEKS, 2010, s. 300.

⁸⁴⁶ HOEKS, 2010, s. 321. *Tackle to tackle* prensibinin “*geminin muhafazası (custody)*” kavramı üzerinde temellendiği ve bu kavram hakkında bilgi için bkz. YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 113.

aktarılması ile bitecektir.⁸⁴⁷ Lahey Kuralları m.7⁸⁴⁸ hükmünde emredici hükümlerin zaman bakımından uygulanacağı süre düzenlenmiştir.⁸⁴⁹ Lahey Kuralları'nın zamansal uygulama alanı ile Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı kıyaslanmış ve eşyaların kayıp ve hasara genelde limanda uğradığını, modern denizcilik uygulamasında taşıyanların genelde eşyaların deniz yoluyla taşınmasından önce ve sonra limanda eşyaları hakimiyetinde bulundurduğu, bu nedenle Hamburg Kuralları'nın limandan limana uygulandığı belirtilmiştir.⁸⁵⁰

D. TÜRK MAHKEMELERİNİN KARARLARININ İNCELENMESİ

Yabancı hukukun tespiti ve uygulanmasında sorunlar söz konusudur.⁸⁵¹ Hem yabancı doktrinde hem de Türk doktrininde belirtildiği üzere hakimler genelde yabancı hukuku uygulamak istememektedirler.⁸⁵² MÖHUK m.2/1⁸⁵³ hükmünde hakimin, Türk kanunlar ihtilafı kurallarını ve bu kurallara göre yetkili olan yabancı hukuku re'sen uygulayacağı düzenlenmiştir.⁸⁵⁴ Türk hakimlerinin, Yabancı Hukuk Hakkında Bilgi Edinilmesine Dair Avrupa Sözleşmesi'ni⁸⁵⁵ bildikleri, ancak hakimlerin yabancı hukuku vakia olarak kabul ettikleri⁸⁵⁶ ve bu nedenle tarafların yabancı hukuk hakkında bilgi vermesini bekleyip, bunun

⁸⁴⁷ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 113.

⁸⁴⁸ Lahey Kuralları m.7 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “İşbu Sözleşmenin hiç bir hükmü, malların deniz yoluyla nakli için gemiye yükletilmesinden evvel veya boşaltılmasından sonra vukuagelen zarar ve ziyandan aynı zamanda bunların muhafaza, bakım ve idaresinden dolayı gemi veya nakliyeciyeye terettüp edecek mükellefiyet veya mesuliyetlere dair nakliyeciyeye yükleyici tarafından mukaveleye şart, hüküm, kaydı ihtiyatı veya muafiyet gibi kayıtlar konmasına engel teşkil etmez.”

⁸⁴⁹ AYGÜN, 2021, s. 162.

⁸⁵⁰ Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg), s. 23, paras. 14-15 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf Erişim Tarihi: 16.01.2022.

⁸⁵¹ Can YÖNEY, *Yabancı Hukukun Uygulanması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 5.

⁸⁵² YÖNEY, 2018, s. 5; Ole LANDO, “Lex Fori in Foro Proprio”, *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, C. 2, (1995), S. 4, s. 371.

⁸⁵³ MÖHUK m.2/1: “Hâkim, Türk kanunlar ihtilâfı kurallarını ve bu kurallara göre yetkili olan yabancı hukuku re'sen uygular. Hâkim, yetkili yabancı hukukun muhtevasının tespitinde tarafların yardımını isteyebilir.”

⁸⁵⁴ Kanunlar ihtilafı kurallarının uygulanmasında üç farklı sistemin olduğu ve bu sistemlerin, kanunlar ihtilafı kurallarının re'sen uygulandığı sistem, kanunlar ihtilafı kurallarının tarafların talebi üzerine uygulandığı sistem ve kanunlar ihtilafı kurallarının uygulanmasında karma sistem olduğu ve bu sistemler hakkında detaylı bilgi için bkz. Mustafa ERKAN/Can YÖNEY, “MÖHUK: Hayatta mı, Can mı Çekişiyor?” in *MÖHUK'ta Reform*, Sibel ÖZEL/Mustafa ERKAN/Hatice Selin PÜRSELİM (eds.), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, s. 51-54; YÖNEY, 2018, s. 24-36. Türk hukukunda kanunlar ihtilafı kurallarının re'sen uygulanması gerektiğinin kabul edildiğine dair bilgi için bkz. ERKAN/YÖNEY, 2023, s. 51, 55; YÖNEY, 2018, s. 27-28.

⁸⁵⁵ RG. 26.8.1975, S. 15338. Türkiye ayrıca 15.3.1978 tarihli Ek Protokol'e de taraftır. 2.10.2004 tarihli 25601 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe girmiştir.

⁸⁵⁶ Yabancı hukukun vakia olarak uygulandığı sistemde, yabancı hukukun uygulanmasına karar verme ve yabancı hukukun içeriğini tespit konusunda tarafların ön planda olduğuna dair bilgi için bkz. YÖNEY, 2018, s. 56. Türk hukukunda ise yabancı hukukun, hukuk olarak kabul edildiği ve buna göre MÖHUK uyarınca yabancı hukukun uygulanması gerekiyor ise Türk mahkemelerinin yabancı hukuku uygulamalarının gerektiğine dair bilgi için bkz. YÖNEY, 2018, s. 53; Zeynep Derya TARMAN, “The Treatment of Foreign Law in Turkey” in *Treatment of Foreign Law-Dynamics towards Convergence?*, Yuko Nishitani (ed.), Ius Comparatum-Global Studies in Comparative Law, Springer, C. 26, (2017), s. 553. Yabancı hukukun, hukuk olarak uygulandığı sistem, vakia

üzerine uyguladıkları belirtilmiştir.⁸⁵⁷ Uygulamada, hakimlerin eğer taraflar yabancı hukukun uygulanması yönünde talepte bulunmazlar ise yabancı hukukun uygulanmadığını, bunun asıl nedeninin ise yabancı hukuka erişimin düzensizliği şeklinde ifade edilmiştir.⁸⁵⁸ Diğer nedenler bakımından ise yabancı hukuk hakkında bilgi edinilmesinde bürokratik engeller nedeniyle davanın gecikmesine dair endişe ve tarafların Türk hukukunun uygulanmasını istemeleri olarak belirtilmiş ve yabancı hukuka erişimin geliştirilmesi ile Türk hakimlerinin yabancı hukuku uygulamalarına dair istekliliklerinin artacağı savunulmuştur.⁸⁵⁹ Anayasa m.90/5 hükmü uyarınca usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir, bunlar hakkında Anayasa'ya aykırılık iddiasıyla Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaz ve temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalar ve kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınacaktır. Dolayısıyla, usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar iç hukukun bir parçası haline gelirler. MÖHUK m.1/2 hükmünde Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu düzenlenmiştir. Doktrinde milletlerarası sözleşmelerin Türk hukukunda özel kanun mahiyetinde olduğuna, bu sözleşmelerin iyi bilinmesinin, doğru şekilde uygulanmalarının önemli olduğuna ancak milletlerarası sözleşmelerin uygulanmasında sorunlar olduğuna dikkat çekilmiştir.⁸⁶⁰ Uygulamada, milletlerarası sözleşmelerin gereği gibi uygulanmadığı doktrinde belirtilmiştir.⁸⁶¹ Atamer, milletlerarası sözleşmelerin her konuyu düzenlemediğini ve bu durumda uygulanacak hukukun MÖHUK uyarınca tespit edilmesi gerektiğini ancak uygulamada doğrudan Türk hukukunun uygulandığını ve bu nedenle MÖHUK hükümlerinde daha açık bir hükme yer verilerek belirtilen durumlarda doğrudan Türk hukukunun

olarak uygulandığı sistem ve karma sistem hakkında detaylı bilgi için bkz. ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 153-156; YÖNEY, 2018, s. 50-64.

⁸⁵⁷ TARMAN, 2017, s. 560.

⁸⁵⁸ TARMAN, 2017, s. 560. Yabancı hukukun uygulanmasında pratikte yaşanan problemler hakkında ayrıca bilgi için bkz. ERKAN/YÖNEY, 2023, s. 61-65.

⁸⁵⁹ TARMAN, 2017, s. 560. Yabancı hukukun uygulanmasında yaşanan problemler için çözüm önerileri için bkz. ERKAN/YÖNEY, 2023, s. 65-75. Uygulamada, yabancı hukukun somut uyuşmazlığa uygulanması gereken hükmünün uygulanmayıp, milletlerarası özel hukuk kurallarının amacı ve uygulanmasının dikkate alınmadan, doğrudan Türk hukukunun uygulanması sonucu ile karşılaşılabilirdiği yönünde bilgi ve bu sorunun çözümü için öneriler için bkz. Gülce GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL, "MÖHUK Kapsamında Yabancı Hukukun Muhtevasının Tespitine İlişkin Hükmün Değerlendirilmesi ve Bazı Hukuk Düzenleri ile Karşılaştırılması" in *MÖHUK'ta Reform*, Sibel ÖZEL/Mustafa ERKAN/Hatice Selin PÜRSELİM (eds.), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, s. 165-166.

⁸⁶⁰ Gizem YILMAZ, "Milletlerarası Özel Hukuk Sözleşmelerinin Anayasa Madde 90 Uyarınca Türk Hukukunda Uygulanması Sırasında Karşılaşılan Sorunlar", in *Özel Hukukun Güncel Sorunları ve Anayasa'nın Özel Hukuka Etkileri- Contemporary Issues in Private Law and the Impact of the Constitution on Private Law*, Sibel ÖZEL/Hatice Selin PÜRSELİM ARNING/Özlem KARAMAN COŞGUN/Hanife DOĞRUSÖZ KOŞUT (eds.), Cilt II, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2022, s. 952.

⁸⁶¹ YILMAZ, 2022, s. 953. Türkiye'nin iç hukukunun bir parçası olan milletlerarası sözleşmelerin Anayasa m.90/5 hükmüne uygun şekilde uygulanmaları için çeşitli öneriler için bkz. YILMAZ, 2022, s. 985-988.

uygulanması yerine MÖHUK uyarınca uygulanacak hukukun tespit edilmesi gerektiğine yer verilebileceğini savunmuştur.⁸⁶² Buna göre MÖHUK m.1/2 hükmünün ikinci cümlesi olarak “*Milletlerarası sözleşmede hüküm bulunmayan hallerde, bu kanuna göre uygulanacak hukuk tespit edilir*” şeklinde bir cümleye yer verilmesini önermiştir.⁸⁶³ Ancak MÖHUK m.1/2 hükmünde bu şekilde bir cümleye yer verilmemiştir.

Gerçekten de, Türk mahkemelerinin çalışma konusu kapsamında olan çeşitli kararları incelendiğinde Türk mahkemelerinin uyuşmazlığın herhangi bir milletlerarası sözleşme kapsamında bulunup bulunmadığını incelemedikleri, uyuşmazlık herhangi bir milletlerarası konvansiyon kapsamında değil ise MÖHUK hükümleri uyarınca uyuşmazlığa uygulanacak yabancı hukuku tespit etmedikleri ve olaya doğrudan Türk hukukunu uyguladığı kararlara rastlanmaktadır. Bu bölümde uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığının değerlendirilmediği, eğer Lahey Kuralları kapsamında değil ise MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukukun tespit edilmediği, somut uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerinin uygulandığı çeşitli kararlara yer verilmektedir.

Türk mahkemelerinin somut uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığını tespit etmeden uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerini uyguladığı kararlar bulunmaktadır. Örneğin, İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin kararına konu olan somut olayda Ambarlı Limanı’ndan Cezayir’in Alger Port Limanı’na taşınmak üzere eşya gemiye yüklenmiş, dava konusu ve dava konusu olmayan çeşitli konteynerlerde bulunan eşyalar, gemi ambarına sızan suyun dolmasıyla hasara uğramış ve Mahkeme uyuşmazlığa TTK hükümlerini uygulamıştır.⁸⁶⁴ İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi’nin kararına konu olan uyuşmazlıkta Çin’in Qingdao Limanı’ndan Haydarpaşa Türkiye’ye gemi ile eşya taşınmış, eşyanın tahliyesi sırasında dört sandıktan ikisinin konteyner içinde üst üste konulması nedeniyle alttakinin kırıldığı ve hasarlandığı tespit edilmiştir.⁸⁶⁵ Davacı, tespit edilen hasar bedelinin sigortalıya ödendiğini belirterek, bu bedelin faizi ile birlikte davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsiline karar verilmesini talep etmiştir. Davada ilk derece mahkemesi olan İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, somut uyuşmazlığa TTK hükümlerini uygulayarak karar vermiştir. Davalı ise istinaf başvurusunda davacının aktif husumet ehliyeti ve dava hakkı bulunmadığını, bulunsa bile sorumluluğunun Lahey Kuralları’nın uygulanarak tespit edilmesi gerektiğini belirtmiştir.

⁸⁶² ATAMER, 2003, s. 93.

⁸⁶³ ATAMER, 2003, s. 93.

⁸⁶⁴ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/384, K. 2021/94, T. 1.3.2021 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

⁸⁶⁵ İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/2024, K. 2021/143, T. 4.2.2021 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi ise ilk derece mahkemesinin kararının hukuka uygun olduğuna karar vermiştir. Dolayısıyla incelenen her iki kararda da mahkemeler, uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığını değerlendirmeden, eğer Lahey Kuralları kapsamında değil ise MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuku tespit etmeden somut uyuşmazlıklara doğrudan TTK hükümlerini uygulamışlardır.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan somut olayda konişmento düzenlenmiş, taşıma Çin'den Haydarpaşa Limanı'na gemi ile yapılmış, davacı vekili eşyanın gönderen tarafından tam ve hasarsız şekilde teslim edildiğini, taşıyanın yardımcı şahısları olan liman görevlileri tarafından başka eşyalarla birlikte konteynere istiflenerek gemiye yüklendiğini, eşyanın gemiden tahliyesi sırasında bir paketinin kırık olduğunun davalı alt taşıyıcı tarafından tespit edildiği, hasar bedelinin sigortalıya ödendiği, akdi taşıyıcı ve alt taşıyıcının zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olduğunu belirterek bu bedelin avans faizi ile birlikte tahsiline karar verilmesini talep etmiştir.⁸⁶⁶ İlk derece mahkemesi, somut olayda hasarın konteynere hatalı yükleme yapılmasından kaynaklandığı, bu hasardan TTK m.1178 hükmü uyarınca davalı taşıyıcıların sorumlu olduğuna, hasar bedelinin avans faizi ile birlikte davalılardan rücuen tahsil edilerek davacıya ödenmesine karar vermiştir. Karara karşı davalı vekili tarafından istinaf başvurusunda bulunulmuştur. İleri sürülen istinaf sebepleri arasında “*fiili taşıyan*” kavramının TTK ile girdiğini, bu kavramın esasen Hamburg Kuralları m.10 hükmünden alındığı, Türkiye ve Çin'in Lahey Kuralları'na taraf olduğu, konişmentoda Lahey Kuralları'nın uygulanacağını belirtildiği, Lahey Kuralları'nda “*fiili taşıyan*” kavramının bulunmadığı ve sözleşme taraflarının sorumluluğunun söz konusu olduğu, sorumluluğun ve sınırlarının Lahey Kuralları'na göre tespit edilmesi gerektiği gibi sebepler söz konusudur. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi taşıyanın sorumluluğunun değerlendirilmesinde, taşıyanın sorumluluğunun TTK m.1061 ve devamında yer alan hükümlerde düzenlendiği, taşımayı gerçekleştiren fiili taşıyıcının TTK m.1191/2 hükmü uyarınca sorumlu olduğu, hatalı yükleme nedeniyle hasarın ortaya çıkmasının TTK m.1178 ve m.1191 hükümleri uyarınca davalı taşıyıcıların sorumlu olduğu, davalı vekilinin istinaf sebeplerinin değerlendirilmesinde ise davacının sigortalısı ile bu taşıyıcı arasında sözleşmenin bulunmadığı, fiili taşıyanın TTK'nın haksız fiil hükümlerine göre sorumlu olduğu, TTK m.1191/2 hükmü uyarınca taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin fiili taşıyıcı hakkında da geçerli olduğu, taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı üstlendiği için TTK m.928 ve m.929 hükümleri uyarınca, diğer davalının fiili taşıyıcı olarak TTK m.1191/2 hükmü uyarınca sorumlu

⁸⁶⁶ İstanbul BAM, 13. HD., E. 2018/692, K. 2019/465, T. 27.3.2019 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 30.03.2023.

olduğu ve dolayısıyla davalılar vekilinin bu konudaki istinaf başvurusunun yerinde olmadığına karar vermiştir. Belirtilen bütün bu kararlarda mahkemelerin, uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığını değerlendirmeden, eğer Lahey Kuralları kapsamında değil ise MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuku tespit etmeden doğrudan TTK hükümlerini somut uyuşmazlığa uygulamaları yerinde olmamıştır.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararına konu olan somut olayda Pendik/İstanbul'dan Trieste Limanı'na (İtalya) giden gemide Hırvatistan açıklarında yangın çıkmış, gemi ile birlikte yüklü şekilde olan 11 adet dorse ve çekicinin yanarak zayı olduğu belirtilmiş olup, dava bu iddiaya dayalı tazminat istemine ilişkindir.⁸⁶⁷ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu önüne gelen uyuşmazlık, geminin yola ve denize elverişli olup olmadığı, gemi adamlarının olağanüstü duruma müdahalede yetersiz kalmalarının geminin yolculuğun başında yola ve denize elverişsizliği sonucunu doğurup doğurmayacağı, mülga 6762 sayılı TTK m.1062/1 hükmü uyarınca davalının yangın sonucu meydana gelen zarardan sorumlu olup olmadığına ilişkindir. Uyuşmazlığın çözümünde mülga 6762 sayılı TTK hükümlerinin uygulanacağına karar verilmiştir. Bilirkişi teknik raporları arasında geminin teknik donanımının yolculuğun başında denize ve yola elverişli olup olmadığı konusunda yeniden bilirkişi raporu alınarak giderilmesi ve davalının gemi adamlarının kusurundan dolayı sorumlu olup olmadığının yeniden değerlendirilmesi gerektiği kurul çoğunluğu tarafından kabul edilmiştir. Karşı oyda ise tüm bilirkişi raporlarında teknik bilirkişiler, geminin SOLAS Kuralları'na (SOLAS Convention) uygun inşa edildiği, ISM Kuralları'na (ISM Code) uygun olduğu, teknik donanımında kusur bulunmadığı, mahkemenin direnme gerekçesi ve davalının tazminattan sorumlu tutulmasının nedeninin gemi personelinin yangına müdahalede yetersiz olmaları ve bu durumun yola elverişsizlik olduğu belirtilmiş, Almanya'da verilen 15.12.2011 tarihli Federal Eyalet Mahkemesi kararına atıf yapılmış ve bu kararda Lahey Kuralları m.4/2(b) hükmü çerçevesinde değerlendirme yapıldığı ve buna göre taşıyıcının yangın sebebiyle yükte meydana gelen zarar ve ziyadan kendi kastı ve ihmali bulunmadığı durumda sorumlu olmayacağı, taşıyıcının kastı veya ihmaline dair maddi delil bulunmadığı, dolayısıyla taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu sonucuna varıldığını belirtmiştir. Geminin teknik donanımının denize, yola, yüke elverişli olup olmadığına dair bir uyuşmazlık bulunmadığını savunup, bu konuda yeniden bilirkişi raporunun alınmasına gerek olmadığına ve dolayısıyla çoğunluğun görüşüne katılmadığına yer verilmiştir.

Bu kararda belirtilen diğer kararlardan farklı olarak Lahey Kuralları çerçevesinde değerlendirme yapılan bir Alman mahkemesi kararına yer verilmiş ancak Yargıtay, somut

⁸⁶⁷ Yargıtay HGK., E. 2018/624, K. 2018/1566, T. 25.10.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

uyuşmazlığı Lahey Kuralları'nın uygulanıp uygulanamayacağı, eğer uygulanamıyor ise MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukukun hangi hukuk olduğu tespit edilmeden somut uyuşmazlığa TTK hükümlerini uygulamıştır. Yargıtay'ın öncelikle somut uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığını incelemesi gereklidir. Somut uyuşmazlık eğer Lahey Kuralları kapsamında değil ise uygulanacak hukuk eğer Türk hukuku ise TTK hükümleri uygulanmalıdır. Bilirkişi raporlarında SOLAS Sözleşmesi'ne ve Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'na (ISM Code) yer verilmiştir. Bu düzenlemeler hakkında kısaca bilgi vermek faydalı olacaktır. SOLAS Sözleşmesi, gemilerin emniyetinin sağlanması ve gemilerin deniz elverişliliği ile ilgili ana sözleşme olup, ticaret gemilerinin emniyetine ilişkin en önemli sözleşme olarak kabul edilmektedir.⁸⁶⁸ Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu ise gemilerin güvenli yönetiminin sağlanması ve kirliliğin önlenmesi amacıyla milletlerarası standartlar belirlemeyi amaçlamaktadır.⁸⁶⁹ En son tarihli SOLAS Sözleşmesi 1 Kasım 1974 tarihinde kabul edilmiş olup, 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁸⁷⁰ Türkiye, SOLAS Sözleşmesi'ne taraftır.⁸⁷¹ Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu, SOLAS Sözleşmesi'nin bir eki niteliğinde olup, 1 Temmuz 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve böylece SOLAS Sözleşmesi'ne taraf devletler için bağlayıcı hale gelmiştir.⁸⁷² Türkiye, bu sözleşmeyi değiştiren 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1978 Protokolü'ne⁸⁷³ ve 1988 Protokolü'ne⁸⁷⁴ katılmıştır.

İncelenen kararlarda görüldüğü üzere somut uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığı tespit edilmeden uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümleri uygulanmaktadır. Bu kararların hiçbirinde Lahey Kuralları m.1(b) ve Lahey Kuralları m.10 hükmü çerçevesinde somut uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olup olmadığı incelenmemiştir. Somut uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olmaması durumunda MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuku tespit edilmeli ve uygulanacak hukuk Türk hukuku ise TTK hükümleri uygulanmalıdır. Ancak bu konularda inceleme yapılmadan somut uyuşmazlıklara doğrudan TTK hükümleri uygulanmıştır. Eğer bu durumun nedeni, Türkiye'nin Lahey Kuralları'na ikinci seçeneği tercih ederek taraf olduğu ve dolayısıyla TTK hükümlerinin uygulanması görüşünün benimsenmesi ise bunun açıkça belirtilmesi gereklidir. Bu konu

⁸⁶⁸ Gülfer MERİÇ, *Uluslararası Deniz Hukukunda Seyir Emniyeti*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2023, s. 100.

⁸⁶⁹ MERİÇ, 2023, s. 132.

⁸⁷⁰ MERİÇ, 2023, s. 101.

⁸⁷¹ RG. 25.5.1980, S. 16998.

⁸⁷² MERİÇ, 2023, s. 135.

⁸⁷³ RG. 27.6.2013, S. 28690 (Mükerrer).

⁸⁷⁴ RG. 25.2.2022, S. 31761.

doktrinde tartışmalı bir konu olduğu için karışıklığı önlemek adına bu konuya yer vermek gereklidir.

E. LAHEY KURALLARI’NIN MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANMASI

1. Doktrindeki Tartışmalar

Doktrinde Lahey Kuralları’nın zamanla eskidiği, ekonomik ve teknik gelişmelerin gerisinde kaldığı belirtilmiştir.⁸⁷⁵ Bu duruma gösterilen örneklerden biri 1960lı yıllardan itibaren yaygın olarak kullanılmaya başlanan konteynerler bakımından Lahey Kuralları’nın yetersiz kalmasıdır.⁸⁷⁶ Lahey Kuralları’nda konteyner taşımacılığına ilişkin düzenleme bulunmamaktadır ve konteyner taşımacılığı zamanla arttıkça bu bakımdan eleştirilmiştir.⁸⁷⁷ Lahey Kuralları 1924 yılında yürürlüğe girdiği için Kurallar’ın hazırlandığı dönemde konteynerlerle taşıma ve bu taşıma ile birlikte gelişen multimodal taşıma gelişmemiştir. Dolayısıyla Lahey Kuralları’nda bu konuda herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.⁸⁷⁸

Lahey Kuralları’nın multimodal taşıma sözleşmesinin deniz yoluyla milletlerarası eşya taşıma aşamasına uygulanıp uygulanamayacağı tartışmalıdır. 1954 yılında *Pyrene Co Ltd v Scindia Steam Navigation Co Ltd*⁸⁷⁹ davasında Devlin J, Lahey Kuralları’nın kapsamını incelemiş ve taşımanın bir bölümünün deniz yoluyla taşıma olması durumunda Lahey Kuralları’nın bu aşamaya uygulanabileceğini belirtmiştir.⁸⁸⁰ Hollanda, Rotterdam Kuralları’nın hazırlık çalışmaları sırasında taslağın kapıdan kapıya uygulanmasına ilişkin görüşlerini belirtirken çeşitli unimodal konvansiyonları inceleyerek multimodal taşımanın varlığı halinde unimodal taşıma aşamasına uygulanıp uygulanamayacağına da yer vermiş ve Lahey-Visby Kuralları’nın uygulama alanının deniz yoluyla taşıma sözleşmeleri ile sınırlı olduğu ve bu sözleşmeyi ispat eden bir belgenin düzenlenmesi halinde uygulanacağını belirtmiştir.⁸⁸¹ Ancak

⁸⁷⁵ YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları’na Göre, 2000, s. 2. Ekonomik ve teknik gelişmelerin gerisinde kalarak modern taşımacılığın ihtiyaçlarını karşılayamayan Lahey Kuralları’nın değiştirilmesi gerektiğinin daha 1960lı yıllarda anlaşıldığına dair bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları’na Göre, 2000, s. 8.

⁸⁷⁶ YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları’na Göre, 2000, s. 2.

⁸⁷⁷ ATEŞ, 2008, s. 68.

⁸⁷⁸ 1968 tarihinde yürürlüğe giren Lahey-Visby Kuralları’nda da multimodal taşıma henüz yaygınlaşmadığı için değişiklik ihtiyacı bulunmadığı yönünde bkz. HOEKS, 2010, s. 321. Lahey-Visby Kuralları ile modern deniz taşımacılığının ihtiyaçları karşılanabilir hale getirilmediğine dair görüş için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları’na Göre, 2000, s. 4. Lahey-Visby Kuralları ile yapılan değişikliklerin eleştirileri azaltmadığına dair bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları’na Göre, 2000, s. 8.

⁸⁷⁹ *Pyrene Co Ltd v Scindia Steam Navigation Co Ltd* [1954] 1 Lloyd’s Rep. 321. *Pyrene Co Ltd v Scindia Steam Navigation Co Ltd* kararı hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 312; John F. WILSON, *Carriage of Goods by Sea*, 7th Edition, Longman, London, 2010, s. 175; HARRIS, 2010, s. 262; TETLEY, Marine, 2008, s. 21-22.

⁸⁸⁰ Bu konuda bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 312.

⁸⁸¹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application

Hollanda mahkemeleri, çeşitli kararlarında multimodal taşımada yer alan deniz yoluyla eşya taşıma aşamasına Lahey Kuralları'nın uygulanacağını belirtmiştir.⁸⁸²

Bu tartışma bakımından multimodal taşıma belgesinin Lahey Kuralları m.1(b) hükmü kapsamında olup olmadığına ilişkin tartışmaya yer vermek gereklidir. Doktrinde de belirtildiği üzere multimodal taşıma belgesi Lahey Kuralları'na yabancıdır.⁸⁸³ FBL ve MULTIDOC 95 multimodal taşıma belgelerine örnektir.⁸⁸⁴ Ayrıca bireysel multimodal taşıma senetleri de söz konusu olabilir.⁸⁸⁵ Doktrinde bir görüş uyarınca uygulamada kullanılan multimodal taşıma belgeleri devredilebilir nitelikte olup (COMBICONBILL, MULTIDOC 95, FBL gibi), dolayısıyla kıymetli evrak niteliğindedir.⁸⁸⁶ Multimodal taşıma belgeleri konişmento olarak nitelendirilse bile Lahey Kuralları kapsamında konişmento olarak nitelendirilip nitelendirilmediği konusu tartışmalıdır.⁸⁸⁷ Bunun nedeni ise bu belgelerin eşyalara ve eşya taşıma sözleşmesine ilişkin ispat işlevlerinin varlığı tartışmasız iken emtia senedi niteliğinde olup olmadıkları tartışmalıdır.⁸⁸⁸ Lahey Kuralları m.1(b) hükmü ile Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmü aynı olduğu için bu konuda Lahey-Visby Kuralları'na yönelik doktrindeki görüşler dikkate alınabilir. Buna göre doktrinde Lahey-Visby Kuralları örnek gösterilerek, bu Kurallar'ın uygulanması için konişmento veya benzeri nitelikte bir belge düzenlenmesinin gerekli olduğu ve bu nedenle Lahey-Visby Kuralları'nın multimodal taşımanın içinde yer alan deniz yolu aşamasına uygulanabilmesi için somut olayda multimodal taşıma konişmentosunun düzenlenmiş olması gerektiği savunulmuştur.⁸⁸⁹ Lordlar Kamarası, *The Rafaela S* kararında “*straight bill of lading*” olarak isimlendirilen konişmentonun Lahey-Visby Kuralları m.1(b) kapsamında olduğunu kabul etmiş, Kurallar'ın hazırlık çalışmalarına atıfta bulunarak, bu tür konişmentoların Kurallar'ın kapsamı dışında kalmasının hedeflenmediği belirtilmiştir.⁸⁹⁰ Bu tür konişmentoların aksine, 1920lerde gerçekleşen Lahey Kuralları'nın hazırlık aşamasındaki

door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 9, para. 32 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

⁸⁸² Bu kararlar için bkz. HOEKS, 2010, s. 312.

⁸⁸³ DENİZ, 1982, s. 48. *Deniz*, “*kombine taşıma konişmentosu*” kavramını tercih etmiştir. Bkz. DENİZ, 1982, s. 47-59.

⁸⁸⁴ Bu belgeler hakkında bilgi için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 319-321. BIMCO'nun hazırladığı COMBICONBILL, Multimodal Taşıma Konvansiyonu kapsamında multimodal taşıma belgesi, FBL ve MULTIDOC 95 gibi multimodal taşıma belgeleri hakkında bilgi için bkz. ALHAN, 2023, s. 143-149.

⁸⁸⁵ Bireysel multimodal taşıma belgeleri hakkında bilgi için bkz. ALHAN, 2023, s. 149-150; ADIGÜZEL, 2015, s. 321-324.

⁸⁸⁶ ALHAN, 2023, s. 150. MULTIDOC 95 gibi multimodal taşıma konişmentolarının kıymetli evrak niteliğine haiz olduğuna dair bkz. SPANJAART, 2017, s. 40. MULTIDOC 95 belgesinin Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmü anlamında konişmento olduğuna dair bkz. SPANJAART, 2017, s. 187, dn. 93.

⁸⁸⁷ HOEKS, 2010, s. 314.

⁸⁸⁸ HOEKS, 2010, s. 314. Bu tartışmalar hakkında detaylı bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 315-320.

⁸⁸⁹ SPANJAART, 2017, s. 175.

⁸⁹⁰ Bu bilgi için bkz. ÖZDEL, 2017, s. 439; ÖZDEL, 2012, s. 249.

tartışmaların söz konusu olduğu zamanlarda multimodal taşıma belgeleri pek sık kullanılmıyordu.⁸⁹¹ Ancak Lahey Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında eşya taşımasının bir kısmının deniz yoluyla yapıldığı taşımalara ilişkin taşıma belgelerinin varlığının bilindiği ve bu tür taşıma belgelerinin Lahey Kuralları dışında kalmasına dair net bir niyetin söz konusu olmadığı belirtilmiştir.⁸⁹² Multimodal taşıma belgelerinin, Lahey Kuralları m.1(b) hükmü kapsamındaki konişımentoların özelliklerini taşıdığı savunulmuştur.⁸⁹³ Multimodal taşıma için hazırlanan pek çok belgenin, birden fazla taşıma modunu kapsamalarının haricinde konişımento ile ortak özelliklerinin bulunduğu belirtilmiş ve bu nedenle de multimodal taşıma konişımentolarının Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmü anlamında konişımento veya benzeri nitelikte bir emtia senedi olduğu savunulmuştur.⁸⁹⁴ Multimodal taşıma belgesinin, tamamıyla başka bir konvansiyona tabi olmadığı ve taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına ilişkin olduğu sürece Lahey-Visby Kuralları kapsamında olduğu ifade edilmiş ve bunun nedeni ise, m.1(b) hükmünde belli konişımento türlerinin Lahey-Visby Kuralları kapsamı dışında olduğuna dair bir düzenlemenin söz konusu olmaması ve maddede geniş bir ifadeye yer verilmesi nedeniyle Kurallar'ın uygulanacağı konişımentoların kapsamının geniş olması şeklinde belirtilmiştir.⁸⁹⁵ Bu durum ayrıca Kurallar'ın yük ilgililerini taşıma sözleşmesindeki aşırı derecede külfetli hükümlerden ("*unduly onerous terms in the contract of carriage*") koruma amacına da uygundur ve bu nedenle m.1(b) hükmünün geniş yorumlanması gerektiği savunulmuştur.⁸⁹⁶ İngiliz doktrininde hakim görüş uyarınca multimodal taşıma belgesi Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmünde öngörülen şartları sağlamakta ve bu nedenle bu Kurallar, multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanabilirler.⁸⁹⁷ Ancak belirtmek gerekir ki, *Bhatia Shipping & Agencies Pvt Ltd v Alcobex Metals Ltd*⁸⁹⁸ kararında, multimodal taşıma belgesinin söz konusu olması durumunda Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanmayacağı belirtilmiştir.⁸⁹⁹

Lahey Kuralları'nın multimodal taşıma sözleşmesinin deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanıp uygulanamayacağına ilişkin değerlendirmede eğer her bir taşıma aşaması için taşıma belgesi düzenlenirse bu belgenin Lahey Kuralları m.1(b) kapsamında olduğu sürece Lahey

⁸⁹¹ ÖZDEL, 2017, s. 439; ÖZDEL, 2012, s. 249.

⁸⁹² ÖZDEL, 2017, s. 439-440; ÖZDEL, 2012, s. 249.

⁸⁹³ ÖZDEL, 2017, s. 440; ÖZDEL, 2012, s. 249.

⁸⁹⁴ ÖZDEL, 2012, s. 249.

⁸⁹⁵ ÖZDEL, 2012, s. 249.

⁸⁹⁶ ÖZDEL, 2012, s. 249.

⁸⁹⁷ NIKAKI, 2013, s. 87.

⁸⁹⁸ *Bhatia Shipping & Agencies Pvt Ltd v Alcobex Metals Ltd* [2005] 2 Lloyd's Rep. 336. Bu karara atf için bkz. NIKAKI, 2013, s. 87, dn. 83.

⁸⁹⁹ Bu bilgi için bkz. NIKAKI, 2013, s. 87, dn. 83.

Kuralları'nın uygulanacağını, eğer diğer taşıma aşamalarını kapsayan bir belge söz konusu ise ilgili unimodal taşıma konvansiyonlarının genişletilmesine bağlı olduğu ve multimodal taşıma belgesinin “*tesellüm konişmentosu*” niteliğinde olduğu belirtilmiştir.⁹⁰⁰ Multimodal taşıma belgesinin Lahey Kuralları m.1(b) hükmü kapsamında olduğu savunulmaktadır.⁹⁰¹ Yükleme konişmentolarının (“*“shipped” bill of lading*”) emtia senedi (“*document of title*”) niteliğinde olduğu, tesellüm konişmentolarının (“*received for shipment bill*”) ise bu nitelikte olup olmadığının belli olmadığı, multimodal taşıma konişmentolarının yükleme konişmentosundan çok tesellüm konişmentosu olarak ortaya çıktığı ve İngiliz doktrininde tesellüm konişmentosu niteliğindeki multimodal taşıma konişmentolarının Kurallar'ın kapsamında olduğu görüşü söz konusudur.⁹⁰²

Doktrinde multimodal taşıma konişmentosunun Lahey Kuralları kapsamında kabul edilebilmesi için ciro edilebilir nitelikte olmasının gerektiğinin altı çizilmiştir.⁹⁰³ Doktrinde bir görüş uyarınca multimodal taşıma konişmentosu taşıma senedi ile konişmentonun birleştirilmiş hali olup, bu konişmentonun kıymetli evrak sayılmasına *numerus clausus* ilkesi engel değildir.⁹⁰⁴ Bir başka görüş uyarınca ise multimodal taşıma konişmentosu yalnızca deniz yoluyla taşıma sırasında deniz konişmentosu olarak kabul edilecek ve bu konişmento hakkındaki hükümlere tabi olacaktır.⁹⁰⁵ Ayrıca *Burdurlu Ahlat*, deniz yoluyla gerçekleştirilen bir multimodal taşıma için düzenlenen multimodal taşıma konişmentosunun kıymetli evrak niteliğine sahip olduğunu ancak hava yolu, karayolu, demiryolu veya iç su yolu taşımasının birleştiği multimodal taşımalar için kıymetli evrakta şekil açısından sınırlı sayıda tip söz konusu olabileceğini ve bu nedenle kıymetli evrak niteliğinde olmayacağını savunmuştur.⁹⁰⁶

⁹⁰⁰ ALHAN, 2023, s. 175-176.

⁹⁰¹ ALHAN, 2023, s. 177. Multimodal taşıma belgesinin Lahey Kuralları anlamında konişmento sayılması gerektiği çünkü eşyayı temsil işlevi ve taşıma sözleşmesini ispata yaraması işlevi taşıdığına dair bkz. COŞKUN, 2018, s. 111.

⁹⁰² HOEKS, 2010, s. 316-317.

⁹⁰³ ADIGÜZEL, 2015, s. 341-342.

⁹⁰⁴ CUMALIOĞLU, 2011, s. 156. Mülga 6762 sayılı TTK kapsamında bu belgenin kıymetli evrak özelliği olup olmadığına ilişkin tartışma bakımından *Deniz*, konişmentonun TTK m.1097 hükmünde kıymetli evrak olarak öngörüldüğünü, kara taşımaları için öngörülen taşıma senedinin TTK m.743 hükmü uyarınca cirosu mümkün bir kıymetli evrak olarak düzenlendiğini, bu iki taşıma aşamasını kapsayan ortak bir taşıma senedinin ise öngörülmediğini ancak karayolu ve deniz yolundan oluşan bir taşımada “*taşıma senedinin kıymetli evrak türü ile konişmentonun aynı belgede birleştirilmiş şekli*” olduğunun savunulabileceğini ve Türk hukuku bakımından kıymetli evrak olarak sayılabileceğini ifade etmiştir. Bkz. DENİZ, 1982, s. 48-53. 6102 sayılı TTK kapsamında yapılan değerlendirmede TTK kapsamında düzenlenen taşıma senedinin kıymetli evrak özelliği bulunmadığı, TTK'da “Denizde Taşıma Senetleri” başlığı altında konişmentoya yer verildiği, deniz yoluyla taşımalarda kullanılan konişmentonun kıymetli evrak niteliğine sahip olduğunun öngörüldüğü, multimodal taşıma belgesinin konişmento olarak düzenlenmesi durumunda TTK'da taşıma senedinin kıymetli evrak özelliğine sahip olmaması nedeniyle taşıma senedine ilişkin hükümlerin multimodal taşıma belgesine uygun düştüğü ölçüde uygulanacağına dair bkz. ALHAN, 2023, s. 137-138.

⁹⁰⁵ KARAN, 2004, s. 71.

⁹⁰⁶ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 126.

Dolayısıyla Lahey Kuralları'nın ancak MTO tarafından deniz yolu taşıma aşaması için özel olarak düzenlenen bir konişmento çerçevesinde veya multimodal taşıma konişmentosunda deniz yolu taşıma aşamasında yükleme ve boşaltma limanlarının belirtildiği durumda uygulanabileceği belirtilmiştir.⁹⁰⁷ Türk doktrinde multimodal taşıma konişmentosuna ilişkin tartışmalar bakımından hangi görüş kabul edilirse edilsin, Lahey Kuralları zaten multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanabileceği ve diğer taşıma aşamalarına uygulanamayacağı için multimodal taşıma konişmentosunu emtia senedi niteliğinde olduğunu kabul etmeyen, yalnızca denizde taşıma aşaması bakımından konişmento niteliğinde olduğunu kabul eden görüş kabul edilse bile Lahey Kuralları m.1(b) kapsamında olduğu savunulabilecektir.

Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmü ve CMR m.1/1⁹⁰⁸ hükmü karşılaştırılmış ve Lahey-Visby Kuralları'nın multimodal konişmento veya benzeri nitelikte bir belgenin bulunması halinde eğer somut olayda deniz yolu taşıması multimodal taşımanın içinde yer alıyorsa taşımanın deniz yolu aşamasına Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanabileceği belirtilmiştir.⁹⁰⁹ CMR m.1/1 hükmünde karayoluyla eşya taşıma sözleşmelerine gönderme yapılmıştır ve Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmünde deniz yoluyla eşya taşımaya ilişkin konişmento veya benzeri nitelikte bir belgenin kapsadığı taşıma sözleşmelerine gönderme yapılmıştır ve aralarındaki farkın Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmünde yer alan “*in so far as*” ifadesi nedeniyle olduğu savunulmuştur.⁹¹⁰ Bu ifade nedeniyle Lahey-Visby Kuralları'nın multimodal konişmento veya benzeri nitelikte bir belgenin bulunması durumunda multimodal taşımanın bir aşamasını oluşturan deniz yolu taşımasına uygulanacağı belirtilmiştir.⁹¹¹ Lahey-Visby Kuralları m.1(b) hükmünün CMR m.1/1 hükmünden daha geniş olduğu ifade edilmiştir.⁹¹² Buna göre Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde yer alan “*in so far as such document relates to the carriage of goods by sea*” ifadesi ile sözleşmenin deniz yoluyla taşımadan başka taşımaları da içerebileceği ancak Lahey Kuralları'nın yalnızca taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanacağı çıkarımı yapılacağı, dolayısıyla multimodal taşıma konişmentosunun

⁹⁰⁷ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 208.

⁹⁰⁸ CMR m.1/1 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Bu Sözleşme, Sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır.*”

⁹⁰⁹ SPANJAART, 2017, s. 175-176.

⁹¹⁰ SPANJAART, 2017, s. 175-176. Hamburg Kuralları m.1/6 hükmünde navlun sözleşmesinin tanımladığı, deniz yoluyla eşya taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren bir sözleşmenin varlığı durumunda bu sözleşmenin deniz yoluyla taşımaya ilişkin olan kısmı için (*only in so far as it relates to the carriage by sea*) Hamburg Kuralları anlamında deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi sayılacağına dair bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 34.

⁹¹¹ SPANJAART, 2017, s. 176.

⁹¹² SPANJAART, 2017, s. 176.

düzenlenmesi durumunda İngiliz doktrinde Lahey Kuralları veya Lahey-Visby Kuralları'nın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanacağı savunulmuştur.⁹¹³ Lahey-Visby Kuralları bakımından ayrıca m.10 hükmünde yer alan her konişmento (*“every bill of lading”*) kavramı nedeniyle bu Kurallar'ın multimodal taşıma konişmentosuna *“in so far as such document relates to the carriage of goods by sea”* olduğu sürece uygulanacağı belirtilmiştir.⁹¹⁴

Lahey Kuralları'nın multimodal taşıma sözleşmesinin deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanamayacağını savunan bir görüş de bulunmaktadır. Buna göre Alman doktrinde hakim görüş, Lahey Kuralları'nın yalnızca unimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacağı yönündedir.⁹¹⁵ Lahey Kuralları'nda açıkça multimodal taşımadan bahsedilmediği için multimodal taşımada deniz yoluyla taşıma bulunması halinde Lahey Kuralları bu aşamaya uygulanmayacaktır.⁹¹⁶ Konışmentonun düzenlenmiş olması da bu görüş uyarınca bu durumu değiştirmemektedir.⁹¹⁷ Dolayısıyla Lahey Kuralları'nın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanamayacağı savunulmaktadır.⁹¹⁸ Hangi tür konişmento düzenlenmiş olursa olsun Lahey Kuralları'nın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanamayacağı belirtilmektedir.⁹¹⁹

2. Değerlendirme

Multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına Lahey Kuralları'nın uygulanıp uygulanamayacağı konusunda doktrin ve çeşitli mahkeme kararları incelendiğinde hakim görüş Lahey Kuralları'nın multimodal eşya taşıma sözleşmesinin deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanacağı yönündedir. Multimodal taşıma belgesinin, Lahey Kuralları m.1(b) hükmü kapsamında olması ve Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde yer alan *“in so far as such document relates to the carriage of goods by sea”* ifadesi nedeniyle Türk mahkemelerinin multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına Lahey Kuralları'nı uygulamaları gereklidir. Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde yer alan ifade ile konişmento veya benzeri nitelikte emtia senedinin deniz yoluyla eşya taşımasına ilişkili olduğu sürece Lahey Kuralları'nın uygulanacağı öngörüldüğü için Kurallar'ın uygulanması bakımından taşımanın tamamının deniz yoluyla gerçekleşmesinin arandığı sonucuna varılamamaktadır. Doktrinde multimodal taşıma belgesinin Lahey Kuralları kapsamında olması için devredilebilir şekilde düzenlenmiş olması

⁹¹³ HOEKS, 2010, s. 318.

⁹¹⁴ SPANJAART, 2017, s. 162.

⁹¹⁵ HOEKS, 2010, s. 312-313.

⁹¹⁶ HOEKS, 2010, s. 313.

⁹¹⁷ HOEKS, 2010, s. 313.

⁹¹⁸ NIKAKI, 2013, s. 88.

⁹¹⁹ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 320.

gerektiğine dikkat çekilmiştir. Dolayısıyla multimodal taşıma belgesi, devredilebilir nitelikte düzenlendiği takdirde Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde öngörülen benzeri nitelikte emtia senedi kapsamında olacak ve Lahey Kuralları uygulanabilecektir. Deniz yük senetleri ise Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde belirtilen benzeri nitelikte emtia senedi olmadığı için Lahey Kuralları'nın kapsamının dışındadır. Burada dikkat edilmesi gereken konulardan bir diğeri ise Lahey Kuralları'nın uygulanacağı zaman dilimidir. Buna göre Lahey Kuralları'nın m.1(e) hükmünde taşımanın, malın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması arasındaki zaman olduğu öngörülmüştür. Bu nedenle malın gemiye yüklenmesinden önceki zaman dilimine ve malın gemiden boşaltılmasından sonraki zaman dilimine Lahey Kuralları uygulanmayacaktır. Ayrıca tarafların yükün güvertede taşınmasını kararlaştırmaları ve yükün güvertede taşınması halinde de Lahey Kuralları m.1(c) hükmü uyarınca Lahey Kuralları uygulanmayacaktır. Bu hüküm uyarınca canlı hayvan taşınması durumunda da Lahey Kuralları uygulanmayacaktır.

F. HAMBURG KURALLARI ÖRNEĞİ

Lahey Kuralları'nda multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına Lahey Kuralları'nın uygulanacağına dair açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Türkiye'nin taraf olmadığı Lahey-Visby Kuralları da bu konuda açık bir düzenleme öngörmemiştir. Deniz yoluyla eşya taşıma alanında ise yürürlükte olan ancak Türkiye'nin taraf olmadığı Hamburg Kuralları m.1/6 hükmünde multimodal taşımaya ilişkin bir düzenleme söz konusu olup, buna göre taşımanın deniz yoluyla eşya taşıma kısmına Hamburg Kuralları uygulanacaktır.⁹²⁰ Her ne kadar Türkiye, Hamburg Kuralları'na taraf olmasa da Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarının⁹²¹ incelenmesi bir deniz yoluyla taşıma konvansiyonunun multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanıp uygulanamayacağına ilişkin çeşitli tartışmaları incelemek bakımından faydalı olacaktır.

Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına Hamburg Kuralları'nın uygulanıp uygulanmaması konusunda çeşitli

⁹²⁰ Multimodal sözleşmeler bakımından Hamburg Kuralları uyarınca emredici sorumluluğun başlangıç ve sona erme anının deniz taşımasına ilişkin kısım hakkında açıkça belirlenmemiş olmasının uyumsuzluğa neden olacağı yönünde görüş için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 36. Ayrıca Hamburg Kuralları m.1/6 hükmü ile multimodal sözleşmeler hakkında bir düzenleme getirilmesinin isabetli olmadığı, bu hükmün Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi halinde hangi antlaşmanın uygulanacağı konusunda sorun yaratacağına dair görüş için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 37.

⁹²¹ Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmaları hakkında bilgi için bkz. United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 1-408 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

düzenlemeler önerilmiştir.⁹²² Bu önerilerde Hamburg Kuralları'nın diğer konvansiyonlar ile ilişkisine de değinilmiştir. Almanya ve Hollanda delegasyonları, Komite'nin mevcut konvansiyonlar ve gelecekteki konvansiyonlar ile ilişkisinin ayrı ayrı değerlendirmesi gerektiğini savunmuşlardır.⁹²³ İngiltere, m.1/5 hükmünde yer alan taşıma sözleşmesi tanımı ile Hamburg Kuralları'nın bütün deniz yoluyla taşıma sözleşmelerine, hatta deniz yoluyla taşımanın diğer taşıma aşamalarına yan taşıma şeklinde gerçekleştirilmesi durumunda uygulanacağını ancak çeşitli mevcut konvansiyonlarda deniz yolunun yan taşıma olduğu taşımalarda uygulanacakları öngörülmüş ve bu durumda deniz yoluyla taşıma aşamasının hem mevcut bir konvansiyonun hem de bu Konvansiyon'un hükümlerine tabi olması söz konusu olacaktır.⁹²⁴ Bu durumun önlenmesi için İngiltere, başka bir taşıma aşamasını düzenleyen bir milletlerarası konvansiyonun deniz yoluyla taşımaya uygulanması durumunda bu Konvansiyon'un uygulanmayacağına ilişkin bir hüküm öngörülebileceğini belirtmiştir.⁹²⁵ Almanya da bu Konvansiyon'un hükümlerinden mevcut konvansiyonların etkilenmeyeceğine dair bir düzenlemenin öngörülmediği durumda Almanya'nın bu Konvansiyon'a taraf olma konusunda zorluk sahibi olacağını ifade etmiştir.⁹²⁶ Japonya, m.1/5 hükmünde öngörülen deniz

⁹²² Bu öneriler için bkz. A/CONF.89/6, 22 August 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 15 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022. Ayrıca bkz. A/CONF.89/11, 30 March 1978, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 131 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹²³ A/CONF.89/C.2/SR.8, 22 March 1978, 8th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 394, paras. 9, 12 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹²⁴ A/CONF.89/C.2/SR.9, 23 March 1978, 9th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 396, para. 5 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹²⁵ A/CONF.89/C.2/SR.9, 23 March 1978, 9th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 396-397, para. 6 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹²⁶ A/CONF.89/C.2/SR.9, 23 March 1978, 9th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 397, para. 7 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

yoluyla taşıma sözleşmesine ilişkin genişletilmiş tanıma karşı olduklarını belirtmiştir.⁹²⁷ Avustralya ve Kanada, Konvansiyon'un mevcut konvansiyonlar ve gelecekteki konvansiyonlar ile ilişkisinin iki ayrı konu olduğunu ifade etmişlerdir.⁹²⁸ Venezuela ise Hamburg Kuralları'nda bu Konvansiyon ve mevcut veya gelecekteki multimodal taşımaya ilişkin düzenlemeler arasında bir ilişki kuran hüküm öngörülmesine karşı olduğunu belirtmiştir.⁹²⁹ Meksika ise multimodal taşımaya ilişkin bir hükmün kaldırılmasına yönelik önerilere karşı olduğunu ve Konvansiyon'un multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına ilişkin hüküm öngörmesi gerektiğini savunmuştur.⁹³⁰ 10. toplantıda *ad hoc* Çalışma Grubu tarafından hazırlanan taslak hükmü⁹³¹ kabul edilmiştir. Bu toplantıda ayrıca Avustralya'nın önerisi kabul edilmiş ve buna göre bu hükmün ilk cümlesinde yer alan “*entry into force of*” ifadesi kaldırılmıştır.⁹³² Böylece bu hüküm Hamburg Kuralları m.25/5 hükmüne benzer bir hale gelmiştir. Hamburg Kuralları m.25/5⁹³³ hükmünde bu Konvansiyon'un, yürürlükte olan ve esas

⁹²⁷ A/CONF.89/C.2/SR.9, 23 March 1978, 9th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 397, para. 8 [https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf](https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf) Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹²⁸ A/CONF.89/C.2/SR.9, 23 March 1978, 9th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 397-398, para. 18 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹²⁹ A/CONF.89/C.2/SR.9, 23 March 1978, 9th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 398, para. 20 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹³⁰ A/CONF.89/C.2/SR.9, 23 March 1978, 9th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 398, para. 23 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹³¹ Bu hüküm şu şekildeydi: “*Nothing contained in this Convention shall prevent the Contracting States from applying any other international convention already in force at the date of entry into force of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision shall also apply to any subsequent revision or amendment of such international convention.*” Bkz. A/CONF.89/11, 30 March 1978, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 132, para. 46 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹³² A/CONF. 89/11, 30 March 1978, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 132, para. 47 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹³³ Hamburg Kuralları m. 25/5: “*Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.*”

olarak deniz yoluyla taşıma dışında başka taşıma modlarına emredici olarak uygulanacak olan diğer milletlerarası konvansiyonların uygulanmasını engellemeyeceği ve ayrıca bu hükmün bu milletlerarası konvansiye ile ilgili gelecekte revize edilmesi veya değişiklik yapılması durumunda da uygulanacağı öngörülmüştür.

Hamburg Kuralları, tasarı aşamasındayken taşıma sözleşmesine ilişkin tanım m.1/5⁹³⁴ hükmünde yer almaktaydı ve multimodal taşımaya ilişkin bir düzenleme öngörülmemiştir. Hazırlık çalışmaları sırasında Avustralya, Lahey Kuralları'nın "*through bill of lading*" isimli konişmentonun düzenlenmesiyle multimodal taşımanın deniz yolu taşıma aşamasına uygulandığını, Taslak Konvansiye'nin uygulama alanının da multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanması yönünde genişletilmesi gerektiğini belirtmiştir.⁹³⁵ Avustralya, Hamburg Kuralları'nın yürürlüğe girmesi ile Lahey Kuralları'nın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanamayacağını, oluşan bu boşluk bakımından Hamburg Kuralları'nda bu yönde bir düzenleme yapılması gerektiğini, aksi takdirde bir multimodal taşıma konvansiyonu oluşturulana kadar taşımanın bu aşamasına milletlerarası bir düzenlemenin uygulanamayacağını ifade etmiştir.⁹³⁶ Amerika Birleşik Devletleri de, multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma ayağının Taslak Konvansiye'nin uygulama alanı dışında kaldığı yönünde yorumlanmaması gerektiği ve bu nedenle m.1/5 hükmünün değiştirilmesi gerektiğini savunmuştur.⁹³⁷ Amerika Birleşik Devletleri, m.1/5 hükmünde yer alan taşıma sözleşmesi tanımını nedeniyle liman bölgesi dışında eşyaların teslim alınması ile veya konişmentonun karada bir yerde düzenlenmesi ile taşıyanların Konvansiye'nin

⁹³⁴ Bu hüküm şu şekildeydi: “*Contract of carriage means a contract whereby the carrier against payment of freight undertakes to carry goods by sea from one port to another.*” Bkz. A/CONF.89/5, 19 August 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 4 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹³⁵ A/CONF.89/8, 10 November 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 41, para. 30 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹³⁶ A/CONF.89/C.1/SR.4, 9 March 1978, 4th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 206, para. 28 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹³⁷ A/CONF.89/8, 10 November 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 68, para. 262 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

uygulanmamasını kolaylıkla sağlayabileceklerine yer vermiştir.⁹³⁸ İngiltere de bu hükmün değiştirilmesi gerektiğini ve sözleşmenin deniz yoluyla taşımadan başka bir taşıma öngörmesi durumunda da limandan limana yapılan deniz yoluyla taşımanın bu konvansiyon anlamında taşıma sözleşmesi olacağına yer verilmesi yönünde öneride bulunmuştur.⁹³⁹ Fransa da Avustralya, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'nin önerilerini desteklemekte olup, multimodal taşıma alanında milletlerarası düzenlemelerin bulunmaması durumunda, m.1/5 hükmü uyarınca da bu Konvansiyon uygulanamayacağı için problemlerin söz konusu olacağını belirtmiştir.⁹⁴⁰

Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmaları aşamasında bu Konvansiyon'un multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanmaması yönünde görüşler de belirtilmiştir. ICC, Taslak Konvansiyon'un multimodal taşımaya uygulanamayacağına ilişkin spesifik bir hüküm öngörülmesini önermiştir.⁹⁴¹ OCTI (Central Office for International Railway Transport Berne) de m.1/5 hükmünde taşıma sözleşmesini, bir limandan diğer bir limana yapılan taşımaya ilişkin sözleşme olarak tanımladığı ve m.2/1 hükmünde Taslak Konvansiyon'un sadece limanlar arasında yapılan taşımaya uygulanacağı belirtildiği için Taslak Konvansiyon'un multimodal taşımaya ilişkin bir düzenleme öngörmemesi yönünde veya iki ya da daha fazla taşıma modunu öngören sözleşmelere, deniz yoluyla taşıma bakımından da başka bir düzenlemenin uygulanmasını bu Konvansiyon'un engelleyemeyeceğine ilişkin bir düzenleme öngörülmesi yönünde öneride bulunmuştur.⁹⁴² Daha sonra Taslak Konvansiyon m.1/6

⁹³⁸ A/CONF.89/C.1/SR.4, 9 March 1978, 4th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 206, para. 29 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹³⁹ A/CONF.89/C.1/L.34, A/CONF.89/10, 30 March 1978, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 72 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹⁴⁰ A/CONF.89/C.1/SR.4, 9 March 1978, 4th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 207, para. 41 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹⁴¹ A/CONF.89/8, 10 November 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 69, para. 266 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹⁴² A/CONF.89/8, 10 November 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 70, para. 267 (a)-(b) https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

hükümünün multimodal taşımaların deniz yoluyla taşıma aşamasına Hamburg Kuralları'nın uygulanacağını düzenlenmesi ile hazırlık çalışmaları sırasında UNCTAD, multimodal taşımaya ilişkin bir konvansiyon hazırlamakta olup, bu konvansiyonun hükümlerinin deniz yoluyla taşıma bakımından Taslak Konvansiyon'un m.1/6 hükmü ile ihtilafın söz konusu olacağını savunmuştur.⁹⁴³ Finlandiya, Avustralya ve Amerika Birleşik Devletleri delegasyonlarının önerdiği şekilde bir hükme Hamburg Kuralları'nda yer verilmesi durumunda Hamburg Kuralları ile gelecekteki herhangi bir multimodal taşıma konvansiyonu arasında ihtilafa neden olacağı, multimodal taşıma sözleşmesinin deniz yoluyla taşıma aşamasına sadece sorumluluğa ilişkin hükümler değil, ayrıca diğer konulara ilişkin bütün hükümlerin uygulanacağı ve bu şekilde bir düzenlemenin pratikte nasıl işleyeceğini bilmediğini, m. 1/5 hükümünün değiştirilmemesi gerektiğini belirtmiştir.⁹⁴⁴ Almanya da Finlandiya'nın temsilcisine katıldığını belirtmiş, m.1/5 hükmüne ilişkin önerilerin problem çözmek yerine problem yaratacağını savunmuştur.⁹⁴⁵

Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmaları incelendiğinde bu Kurallar'ın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanıp uygulanmaması tartışmalara yol açmıştır. Hamburg Kuralları m.1/6 hükmünde taşıma sözleşmesinin deniz yolu ve başka tür bir taşımayı içermesi halinde taşımanın deniz yoluyla taşıma aşaması bu Kurallar bakımından deniz yoluyla taşıma sözleşmesi olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla bu hüküm uyarınca Hamburg Kuralları, multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanabilecektir.

⁹⁴³ A/CONF.89/SR.6, 29 March 1978, 6th plenary meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 172, para. 42 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹⁴⁴ A/CONF.89/C.1/SR.4, 9 March 1978, 4th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 206, para. 34 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

⁹⁴⁵ A/CONF.89/C.1/SR.4, 9 March 1978, 4th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 206, para. 35 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

II. CMR KAPSAMINDA İNCELEME

Türkiye, karayoluyla milletlerarası eşya taşıma alanında CMR'ye taraftır. Bu Konvansiyon, 1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından hazırlanmıştır. 1956 tarihli CMR, 05.07.1978 tarihli Protokol ile değişikliğe uğramıştır. Türkiye, CMR'ye taraf olduğu için Anayasa m.90/5 ve MÖHUK m.1/2 hükümleri uyarınca CMR hükümleri, CMR'nin kapsamına giren uyuşmazlıklara öncelikle uygulanacaktır. Yargıtay, CMR'nin uygulama alanına giren bir uyuşmazlığın varlığı halinde öncelikle CMR'yi uygulamaktadır.⁹⁴⁶ Ancak çalışmanın daha sonraki bölümlerinde incelenen çeşitli Yargıtay kararlarında görüldüğü üzere Yargıtay'ın hatalı olarak uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerini uyguladığı kararlar da söz konusudur. CMR'nin önsözünde karayolu taşımacılığında kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yeknesak uygulamanın amaçlandığı belirtilmiştir.⁹⁴⁷ CMR karayoluyla ilgili her konuyu düzenlememektedir ve konteyner taşımacılığının CMR'nin hazırlanmasından sonra yaygınlaşması nedeniyle başta konteyner taşımacılığı olmak üzere birçok alanda CMR'nin yetersiz kaldığı yönünde doktrinde eleştirilmiştir.⁹⁴⁸ CMR'nin, Lahey Kuralları'ndan farklı olarak taşıyıcıya karşı ekonomik olarak zayıf konumda olan talep hakkı

⁹⁴⁶ Yargıtay'ın bu yöndeki kararlarından bazıları şu şekildedir: Yargıtay HGK., E. 2008/11-52, K. 2008/119, T. 13.2.2008 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 48-56); Yargıtay 11. HD., E. 1998/6184, K. 1999/940, T. 16.2.1999 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 59-61; ERDİL, 2020, s. 63-64); Yargıtay 11. HD., E. 2001/8481, K. 2002/453, T. 24.1.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 63-65; LALE, 2015, s. 141-142); Yargıtay 11. HD., E. 2001/8877, K. 2002/890, T. 5.2.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 67-69); Yargıtay 11. HD., E. 2001/10668, K. 2002/2513, T. 19.3.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 70-71; ERDİL, 2020, s. 57-59; LALE, 2015, s. 5-8); Yargıtay 11. HD., E. 2003/2766, K. 2003/9030, T. 8.10.2003 (ERDEM, 2022, s. 88-89; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 77-78); Yargıtay 11. HD., E. 2003/5174, K. 2004/51, T. 12.1.2004 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 80-81); Yargıtay 11. HD., E. 2003/13029, K. 2004/9437, T. 7.10.2004 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 86-88; ERDİL, 2020, s. 50-52); Yargıtay 11. HD., E. 2004/7638, K. 2005/4531, T. 2.5.2005 (ERDEM, 2022, s. 83; ERDİL, 2020, s. 50; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 90-91); Yargıtay 11. HD., E. 2005/523, K. 2006/402, T. 23.1.2006 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 92-93); Yargıtay 11. HD., E. 2009/13502, K. 2010/8513, T. 20.7.2010 (LALE, 2015, s. 54-55); Yargıtay 11. HD., E. 2015/4023, K. 2015/11051, T. 26.10.2015 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 93-94); Yargıtay 11. HD., E. 2014/17448, K. 2015/2517, T. 25.2.2015 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 94-96; LALE, 2015, s. 86-87); Yargıtay 11. HD., E. 2012/7657, K. 2012/9951, T. 7.6.2012 (ERDİL, 2020, s. 45; LALE, 2015, s. 70-72); Yargıtay 11. HD., E. 2006/7234, K. 2007/9688, T. 25.6.2007 (ERDİL, 2020, s. 49); Yargıtay 11. HD., E. 2011/7504, K. 2012/13690, T. 19.9.2012 (ERDİL, 2020, s. 43-45); Yargıtay 11. HD., E. 2010/13554, K. 2011/3770, T. 4.4.2011 (ERDİL, 2020, s. 46-47).

⁹⁴⁷ CMR önsözünün ilgili kısmının resmi Türkçe çevirisi şu şekildedir: “*AKİT TARAFLAR Eşyaların Karayolunda Taşınması koşullarını standartlaştırmanın, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yararlarına inanarak...*” CMR'nin bu amacı için ayrıca bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 8; AKINCI, 1999, s. 26.

⁹⁴⁸ Oğuzcan İREN, *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Yardımcı Kişilerden Doğan Sorumluluğu ve Taşıyıcılar Arası Rücu İlişkileri*, MEF Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2021, s. 10. CMR'nin, konteyner kullanımındaki artış öncesinde hazırlandığı için karayolu taşıması içeren multimodal taşımadan doğabilecek sorunların yeterince öngörülemediği yönünde eleştiri için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 157.

sahiplerine hukuki güvence getirme amacı bulunmamaktadır.⁹⁴⁹ CMR ile karayoluyla milletlerarası eşya taşıma alanında yeknesak bir düzenleme oluşturulmak istendiği için kanunlar ihtilafı kurallarına yer verilmemiştir.⁹⁵⁰ CMR’de genel nitelikli kanunlar ihtilafı kuralı bulunmasa da, CMR m.20/4, CMR m.29⁹⁵¹, CMR m.32, CMR m.5/1⁹⁵², CMR m.16/5⁹⁵³ gibi hükümlerde uygulanacak hukuku gösteren kanunlar ihtilafı kuralları bulunmaktadır.⁹⁵⁴ CMR’nin uygulama alanına girmeyen bir uyuşmazlığın söz konusu olduğu durumda ise uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilecektir. MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuk Türk hukuku ise TTK hükümleri uygulanacaktır.

A. CMR RESMİ TÜRKÇE ÇEVİRİ METNİNE YÖNELİK ELEŞTİRİLER

Doktrinde CMR’nin resmi Türkçe çevirisinde tercüme yanlışlarının⁹⁵⁵ ve eksikliklerin⁹⁵⁶ bulunduğu ifade edilmiştir.⁹⁵⁷ Ayrıca resmi çeviride kullanılan terminoloji de doktrinde

⁹⁴⁹ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 5-6. CMR’nin asli amaçlarının, karayolu taşımasına ilişkin düzenlemeleri yeknesaklaştırarak ticaretin basitleşmesinin ve tüketici lehine ucuzlamasının sağlanması olduğuna dair bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 5.

⁹⁵⁰ AKINCI, 1999, s. 26. CMR’de genel bir kanunlar ihtilafı kuralı bulunmamasının karayolu ile eşya taşıma alanında milletlerarası yeknesaklığın sağlanması bakımından bir eksiklik olduğu yönünde görüş için bkz. AKINCI, 1999, s. 32. CMR’de düzenlenmeyen konulara uygulanacak hukukun tespiti için genel bir kanunlar ihtilafı kuralına yer verilseydi bu durumda başvurulacak kanunlar ihtilafı kuralı bakımından yeknesaklığın sağlanacağı ve dolayısıyla genel bir kanunlar ihtilafı kuralının olmamasının eksiklik olarak değerlendirilmesine dair bkz. Elif DAĞ, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s. 107; Cemal ŞANLI, “Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 9, (1989), S.1, s. 51. Benzer şekilde genel bir kanunlar ihtilafı kuralının bulunmamasının bir eksiklik olduğu yönünde bkz. ÖZDEMİR, 2006, s. 30.

⁹⁵¹ CMR m.29 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “1. Hasar, taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahutta kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz.

2. Bilerek kötü hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır. Bundan başka, böyle bir durumda adı geçen vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler kişisel sorumlulukları yönünden 1’nci paragrafta belirtilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar.”

⁹⁵² CMR m.5/1 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır. Sevk mektubunun düzenlediği ülkedeki yasaları izin verdiği takdirde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderici ve taşımacının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret göndericiye verilir. İkinci yükle beraber gider. Üçüncüsü ise taşımacı tarafından saklanır.”

⁹⁵³ CMR m.16/5 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Satış halinde takip edilecek usul malların satıldığı yerin kanun ve geleneklerine göre saptanır.”

⁹⁵⁴ CMR’de yer alan kanunlar ihtilafı kuralları hakkında bilgi için bkz. Barış MESCI, “CMR’nin Türk Hukukundaki Yeri ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ile İlişkisi”, *Prof. Dr. Turhan Esener’e Armağan, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayısı*, C. 15, (2016), S. 1, s. 871-876.

⁹⁵⁵ DAĞ, 2010, s. 3.

⁹⁵⁶ Örneğin, CMR. m.17/1 hükmünde taşıyıcının ziya, hasar ve teslim etmede gecikmeden sorumlu olacağının düzenlenmesine rağmen hükmün resmi Türkçe çevirisinde taşıyıcının yalnızca ziya ve hasardan sorumlu olacağının düzenlendiğine dair bilgi için bkz. Abuzer KENDİGELEN/ Alihan AYDIN, “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi-“, *Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı*, Cilt I, Beta Yayınları, İstanbul, 2002, s. 496.

⁹⁵⁷ CÖMERT VAROL, 2020, s. 7; ERDİL, 2020, s. 31; Halit ÇİM, *Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK ve TTK Tasarısı ile Mukayeseli*

eleştirilmiştir.⁹⁵⁸ Ayrıca resmi çevirinin kendi içinde de yeknesaklığı sağlayamamış olması doktrinde eleştiri konusu olmuştur.⁹⁵⁹ Bu duruma örnek olarak CMR m.17, 18, 23, 32, 36’da “kayıp” kavramına yer verilirken, m.30 ve 37’de “ziyan” kelimesinin kullanılması gösterilmiştir.⁹⁶⁰ CMR’nin resmi Türkçe tercümesinde genelde “taşımacı” terimine yer verilmiş olup, bazı hükümlerde “taşıyıcı” teriminin kullanılması ve ayrıca hem “gönderici” hem de “gönderen” terimlerinin kullanılması doktrinde eleştiri konusu olmuştur.⁹⁶¹ Ayrıca TTK hükümlerinde “gönderilen” kavramına yer verilmiş olup, CMR’nin resmi tercümesinde “alıcı” kavramının tercih edildiği ve CMR’nin resmi Türkçe tercümesinde yer verilen “sevk mektubu” kavramına TTK’da yer verilmediği belirtilerek kullanılan terminolojide farklılıklara dikkat çekilmiştir.⁹⁶² Yeşilova, “sevk mektubu” kavramının kullanılmasının nedenini şu şekilde açıklamıştır: Mehaz Alman Ticaret Kanunu’nda fonksiyonları birbirinden farklı olan “Frachtbrief” ve “Ladeschein” adında iki ayrı belge düzenlenmekte, “Ladeschein” isimli belgenin kıymetli evrak vasfı bulunmakta ancak “Frachtbrief” isimli belgenin bu vasfı bulunmamakta, CMR’nin Almanca tercümesinde “Frachtbrief” kavramına yer verilmekte ancak TTK’da biri kıymetli evrak niteliğine, diğeri ispat fonksiyonuna sahip iki ayrı belge düzenlenmemekte ve “taşıma senedi” adında bir taşıma belgesi düzenlenmekte, mülga TTK m.771 hükmünde taşıma senedinin iki nüshasından bahsedilmekte ve birinci nüsha CMR’de “consignment note” ismi ile düzenlenen, kıymetli evrak niteliği bulunmayan belgeye hukuken karşılık gelmekte, ikinci nüshanın ise kıymetli evrak niteliği bulunmakta, bu nedenle “sevk mektubu” kavramının kullanıldığı belirtilmiştir.⁹⁶³ Yeşilova, TTK ile ortak dili kullanmak adına “taşıma senedi” kavramının kullanılmasını ancak TTK’da düzenlenen taşıma senedi ile CMR

Olarak), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2006, s. 5; KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 496. CMR’nin resmi olmayan Türkçe çevirisi için bkz. KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 499-525. CMR’nin resmi Türkçe çevirisindeki çeviri hataları nedeniyle bir uyumsuzluğun varlığı halinde CMR m.51 hükmü uyarınca bu Konvansiyon’un İngilizce ve Fransızca dillerinde düzenlenmiş orijinal metinlerine bakılması gerektiği yönünde bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 1211; Oğuz YILMAZ, *CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma*, Güncel Yayınevi, İzmir, 2008, s. 52; AKINCI, 1999, s. 223. Benzer şekilde Türkçe çevirinin, İngilizce ve Fransızca orijinal metinlere bakılmadan uygulanması durumunda ciddi yanlışlara neden olabilecek kadar tercüme hatalarına sahip olduğuna dair bkz. CAN, 2017, s. 7.

⁹⁵⁸ KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 496-497.

⁹⁵⁹ KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 497.

⁹⁶⁰ KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 497.

⁹⁶¹ İREN, 2021, s. 3. Örneğin, CMR m.2/1 hükmünde “gönderen” ifadesine yer verilirken, diğer bölümlerde “gönderici” ifadesinin kullanıldığı ve resmi Türkçe çeviride kavram birliğinin sağlanamadığına dair bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 10, dn. 33. CMR’nin resmi Türkçe çevirisinde kullanılan farklı kavramlar hakkında ayrıntılı inceleme için bkz. Hakan EMANET, “Taşımacılık Düzenlemelerinde Türkçe Terminoloji Birliği İçin Öneriler”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2017, C. 19, S. 2, s. 325.

⁹⁶² İREN, 2021, s. 3-4. Türk hukukunda ispat fonksiyonuna sahip “taşıma senedi” olarak isimlendirilen bir belge bulunduğu ve bu nedenle “sevk mektubu” kavramı yerine “taşıma senedi” kavramının kullanılmasının uygun olacağına dair bilgi için bkz. KIRAN, 2018, s. 290-291, dn. 822.

⁹⁶³ Ecehan YEŞİLOVA, “CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 7, (2005), S. 1, s. 238-239. Doktrinde bu konuda tartışmalar için ayrıca bkz. İREN, 2021, s. 4, dn. 3.

kapsamındaki taşıma senedini ayırt edebilmek için “*CMR-taşıma senedi*” şeklinde bir kullanımı tercih ettiğini belirtmiştir.⁹⁶⁴ Doktrinde taşıyıcı, gönderen, taşıma senedi, zıya, zamanaşımı gibi kavramların kullanılmayıp; taşımacı, gönderici, alıcı, sevk mektubu, kayıp, limit süresi şeklinde kavramlara yer verilmesinin uygun olmadığı savunulmaktadır.⁹⁶⁵ Bu kavramların kullanılmasının uygun olmamasının nedeni olarak Türk hukukunda yerleşik kavramların yerine yeni ve farklı terimlerin kullanılmasının hatalı olduğu ifade edilmiştir.⁹⁶⁶ Bu nedenle çalışmada CMR’nin resmi Türkçe tercümesinde kullanılan bu kavramlara yer verilmemektedir.

B. CMR’NİN UYGULAMA ALANI

1. CMR m.1 Kapsamında Karayoluyla Milletlerarası Eşya Taşıma Sözleşmesi

a. Eşya Taşıma Sözleşmesi ve Hukuki Niteliği

CMR’de açıkça eşya taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmamıştır ancak m.1/1 hükmünden eşya taşıma sözleşmesinin tanımı yapılabilir.⁹⁶⁷ Buna göre taşıma sözleşmesinin zorunlu unsurları karayolunda uluslararası eşya taşıması, taşıma ücreti ve anlaşmadır.⁹⁶⁸ CMR m.1/1 hükmünde eşyanın ücret karşılığında taşınmasına ilişkin sözleşmelere uygulanacağı öngörüldüğü için TTK bakımından taşıma sözleşmesi için yapılan doktrindeki tanımlamalar CMR bakımından da yapılabilir.⁹⁶⁹ CMR’de TTK’dan farklı olarak taşıyıcı için bir tanım öngörülmemiştir.⁹⁷⁰ Taşıyıcının asli edimi CMR m.17⁹⁷¹ hükmünde belirtilen sorumluluk süresi boyunca eşyayı taşımak, gönderenin veya gönderilenin asli edimi ücreti ödemektir.⁹⁷² CMR kapsamında kişinin taşıyıcı olarak kabul edilmesi için taşıma işinin meslek olarak icra edilip edilmediğinin önemi bulunmamaktadır.⁹⁷³ Taşıma sözleşmesinin içeriği CMR’nin hazırlık aşamasında belirlenemediği için CMR hükümlerinde eşya taşıma sözleşmesinin tanımı

⁹⁶⁴ YEŞİLOVA, 2005, s. 240.

⁹⁶⁵ ERDİL, 2020, s. 31. Bu kavramların kullanımına ilişkin eleştiri ve resmi çeviride kullanılan terminolojinin kendi içinde tutarsızlıklar barındırdığına dair bkz. ÇİM, 2006, s. 5, dn. 6.

⁹⁶⁶ KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 496-497.

⁹⁶⁷ KIRAN, 2018, s. 16-17.

⁹⁶⁸ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 24.

⁹⁶⁹ KIRAN, 2018, s. 16-17.

⁹⁷⁰ KIRAN, 2018, s. 22. CMR’de taşıma sözleşmesinin varlığının aranması ve taşıyıcının taşıma sözleşmesinin taraflarından biri olarak öngörülmesi nedeniyle TTK’da yer alan tanımın CMR bakımından da kullanılabileceğine dair görüş için bkz. KIRAN, 2018, s. 22-23.

⁹⁷¹ CMR m.17/1 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur.*”

⁹⁷² ÇİM, 2006, s. 11.

⁹⁷³ KIRAN, 2018, s. 25; ÇİM, 2006, s. 11.

bulunmamaktadır.⁹⁷⁴ CMR m.4⁹⁷⁵ ve m.9⁹⁷⁶ hükümlerinde belirtildiği üzere taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın taşıyıcıya teslim edilmiş olması veya taşıma senedinin düzenlenmiş olması gerekmez.⁹⁷⁷ Buna göre CMR kapsamındaki taşıma sözleşmesi rızai sözleşmedir⁹⁷⁸; diğer bir ifadeyle, taşıyıcının ve gönderenin iradelerinin uyuşması ile taşıma sözleşmesi kurulmaktadır.⁹⁷⁹ Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği doktrinde tartışmalıdır.⁹⁸⁰ Doktrinde bu sözleşmenin hukuki niteliğine dair üç farklı görüş bulunmakta ve buna göre vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğu, eser (istisna) sözleşmesi niteliğinde olduğu, *sui generis* bir sözleşme olduğuna dair çeşitli görüşler bulunmaktadır.⁹⁸¹ CMR kapsamında bir taşıma sözleşmesinin söz konusu olması için sözleşmenin şekli konusunda herhangi bir düzenleme öngörülmemiştir.

Taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesi gerekmez iken⁹⁸², CMR m.17 hükmüne göre taşıyıcının sorumluluğunun başlaması için eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması gereklidir.⁹⁸³ Taşıyıcının sorumluluğu m.17 hükmü uyarınca eşyanın teslim alındığı andan teslim edilene kadardır. Teslim almadan bahsedebilmek için eşyanın, gönderen ve taşıyıcının birbirlerine uygun iradelerinin sonucu taşıyıcının hakimiyet alanına sokulmasının, onun muhafaza ve gözetimine bırakılmasının gerekli olduğuna doktrinde yer verilmiştir.⁹⁸⁴ Gönderenin, eşyayı taşınması amacıyla teslim etmesi ve taşıyıcının da eşya

⁹⁷⁴ HOEKS, 2010, s. 49, dn. 69.

⁹⁷⁵ CMR m.4 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun yokluğu usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu Sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma mukavelesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez.*”

⁹⁷⁶ CMR m.9 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*1. Sevk mektubu, taşıma mukavelesinin akdine, mukavelelerin koşullarına ve yüklerin taşımacı tarafından kabulüne, karine teşkil eder. 2. Sevk mektubunda, taşımacı tarafından beyan edilmiş çekince yok ise aksi kanıtlanmadıkça tesellimde yükün ve ambalajların iyi durumda olduğu, sayılarının, marka ve numaralarının sevk mektubunda yazılı olanlara uyduğu varsayılır.*”

⁹⁷⁷ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 42; ERDİL, 2020, s. 35-36.

⁹⁷⁸ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 42; TÜZÜNER, 2012, s. 173; DAĞ, 2010, s. 5, 6; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 8-9; YEŞİLOVA, 2005, s. 240-241.

⁹⁷⁹ ERDİL, 2020, s. 35-36; İLYASOV, 2019, s. 50; COŞKUN, 2018, s. 91; KIRAN, 2018, s. 85; DAĞ, 2010, s. 4-5, 6; ÖZDEMİR, 2006, s. 17; ÇİM, 2006, s. 10; YEŞİLOVA, 2005, s. 240-241.

⁹⁸⁰ Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında farklı görüşlere ilişkin bilgi için bkz. KIRAN, 2018, s. 13-15; TÜZÜNER, 2012, s. 171-190.

⁹⁸¹ Bu tartışma hakkında detaylı bilgi için bkz. KIRAN, 2018, s. 13-15; TÜZÜNER, 2012, s. 184-189. Bu sözleşmenin hukuki niteliğinin eser sözleşmesi olarak tespit edilmesinin uygun olduğuna dair görüş için bkz. KIRAN, 2018, s. 15.

⁹⁸² Tarafların iradesinin uyuşmasının taşıma sözleşmesinin kurulması için yeterli olduğu ve eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesinin sözleşmenin kurulması için aranmadığına dair bilgi için bkz. Sabih ARKAN, “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) üzerinde bir İnceleme”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar*, 26-27 Ocak 1984 Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 9.

⁹⁸³ Demet YÜRÜK YENİOCAK, *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması*, Seçkin, Ankara, 2019, s. 22; CÖMERT VAROL, 2019, s. 19-20.

⁹⁸⁴ Arslan KAYA, “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)”, *IÜHFM*, C. LVI, (1998), S. 1-4, s. 241.

taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmek amacı ile almış olması arandığı için teslim alma işleminin iki taraflı bir hukuki işlem olduğu doktrinde belirtilmiştir.⁹⁸⁵ Teslim etme de teslim alma işlemi gibi iki taraflı bir işlem olup, tarafların iradelerinin bu yönde uyuşması gereklidir ve buna göre örneğin, taşıyıcı tarafından eşyanın gönderilenin haberi olmadan deposuna bırakılması, aracın varma yerine ulaşması ve taşıma ücretinin ödenmiş olması tek başına teslim etme anlamına gelmemektedir.⁹⁸⁶ Eşya üzerinde tasarruf imkanının hak sahibine sağlanması gerektiği savunulmuştur.⁹⁸⁷ Yargıtay'ın eşyanın ne zaman teslim edilmiş sayılacağı ve CMR m.17 hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun başlayacağını değerlendirdiği bir kararı söz konusudur. Buna göre Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta eşya gemi ile Mersin Limanı'na getirilmiş, limandaki açık alana boşaltılmış, Mersin'den alıcıya taşınması işini davalı üstlenmiş, konteyner içinde taşınan kasaların konteyner içinden çıkarılarak kamyonlara yükleme aşamasına geçildiği sırada davalı Mersin Liman İşletmeciliği A.Ş. personeli tarafından kullanılan vinçle yapılan boşaltma aşaması sırasında yük yere düşerek hasarlanmıştır.⁹⁸⁸ Davacı, sigortalıya ödeme yaptığını belirterek bu bedelin davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsilini talep ve dava etmiştir. Mersin 1. Asliye Ticaret Mahkemesi, Borçlar Kanunu m.60/1 hükmü dikkate alınarak davanın zamanaşımı nedeniyle reddinin gerektiği, diğer davalı taşıyıcı bakımından ise CMR m.17 hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun yükün kendisine teslimi ile başlayacağını, somut olayda ise yükün taşıyıcı davalıya tesliminin söz konusu olmadığı, teslim amaçlı boşaltma işleminin başlamış olmasının teslim niteliğinde kabul edilemeyeceğini, yükün ancak taşınacak aracın üzerine taşınacak şekilde yerleştirilmesi ile teslim edildiğinin kabul edileceğini ve bu nedenle davalının hasardan sorumlu tutulamayacağı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de kararında CMR m.17 hükmüne yer vermiştir. Yargıtay, CMR m.17/1 hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun malların teslim alındıktan sonra söz konusu olacağı için malların ne zaman taşıyıcı tarafından teslim alınmış sayılacağının tespitinin gerekli olduğunu, taşıyıcının malı teslim alması için malın taşıyıcının hakimiyeti ve kontrolü altına girmesi gerektiğini ve bu durumun ise sadece malın taşınacak araca yüklenmesi ile gerçekleştiği yönünde değerlendirmenin kabul edilemeyeceğine belirtmiştir. Hakimiyet ve kontrolü sağlayan iş ve işlemlerin yapılmasının da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiğini ve bu nedenle somut olayda davalı taşıyıcının davalı Mersin Liman İşletmeciliği A.Ş.'ye

⁹⁸⁵ ÇİM, 2006, s. 19; KAYA, 1998, s. 241.

⁹⁸⁶ KAYA, 1998, s. 242-243.

⁹⁸⁷ KAYA, 1998, s. 243.

⁹⁸⁸ Yargıtay 11. HD, E. 2013/4299, K. 2014/10141, T. 30.5.2014 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

boşaltma talep formu ile başvurarak konteynerin içinin boşaltılmasını talep ettiği ve Mersin Liman İşletmeciliği A.Ş.’nin boşaltma ücreti faturasını davalı adına düzenlediği için Yargıtay, dava konusu eşyanın taşınmak üzere davalının hakimiyeti ve kontrolü altına girdiğinin kabul edilmesi gerektiğine karar vermiştir. Yargıtay ayrıca CMR m.3 hükmüne yer verip davalı Mersin Liman İşletmeciliği A.Ş.’nin, davalı taşıyıcının yardımcısı konumunda olduğuna karar vermiştir. Buna göre Mersin 1. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin somut uyuşmazlığa CMR hükümlerini uygulaması gerekirken davalı Mersin Liman İşletmeciliği A.Ş. yönünden zamanaşımından reddine karar verilmesi, diğer davalı taşıyıcı bakımından ise taşımının başlamadığı gerekçesiyle esastan reddine karar verilmesi Yargıtay tarafından doğru görülmemiş ve kararın davacı yararına bozulmasına hükmedilmiştir.

b. CMR m.1/1 Hükümü İncelemesi

aa. Taşımanın Milletlerarası Niteliği

CMR m.1/1 hükmü uyarınca bu sözleşme, teslim alma yeri ve teslim etme yeri için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmadan ücret karşılığında eşyaların taşıt ile karadan taşınmasına ait sözleşmeye uygulanacaktır.⁹⁸⁹ Buna göre taşımanın uluslararası olarak nitelendirilmesinde dikkat edilecek nokta CMR m.1/1 hükmünde öngörülen yerlerin farklı ülkelerde bulunmasıdır.⁹⁹⁰ Dolayısıyla milletlerarası taşıma bakımından coğrafi kıstaslar dikkate alınmaktadır.⁹⁹¹ Doktrinde CMR’nin resmi Türkçe çevirisinde “*yükleme yeri*” ifadesinin kullanılması eleştirilmiş ve bu ifadenin “*eşyanın teslim alındığı yer*” olarak anlaşılması gerektiği belirtilmiştir.⁹⁹² Yükleme faaliyetini teslim almadan ayırtırmak, boşaltma faaliyetini de teslim etmeden ayırtırmak gereklidir.⁹⁹³ Dolayısıyla bu hükümde teslim alma ve teslim etme yerlerinin bulunduğu iki farklı ülkeden en az birinin CMR’ye taraf olması aranmaktadır. CMR bakımından eşyanın teslim alındığı yer ile

⁹⁸⁹ Eşya taşımacılığında multimodal taşımanın bu yüzyılın en tercih edilen taşıma şekli haline geldiği ve milletlerarası ticaret ve karayoluyla milletlerarası eşya taşımacılığının teknik olarak CMR hükümlerinde öngörüldüğü şekilde ifa edilmediği, bu durumun CMR’nin bazı hükümlerinin yorumunda belirsizliğe neden olduğu, dolayısıyla taraf devletlerde sıklıkla uyuşmazlığa ve yeknesaklığın sağlanamamasına neden olduğuna dair bkz. Michael ANTAPASIS, “CMR: Have We Reached the End of the Road?”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 9, (2017), S. 1/2, s. 49.

⁹⁹⁰ AYGÜN, 2021, s. 178; AKINCI, 1999, s. 27.

⁹⁹¹ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 37, 38.

⁹⁹² DAĞ, 2010, s. 16. *Kendigelen ve Aydın*’ın yaptığı çeviride de “*yükleme yeri*” kavramı yerine “*teslim alma yeri*” kavramına yer verilmiştir. Bkz. KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 499. Benzer şekilde “*yükleme yeri*” ifadesinin kullanımının eleştirildiği, bunun yerine “*tesellüm yeri*” ifadesinin kullanıldığı, yükleme yerinin her zaman eşyanın taşıyıcı tarafından teslim edildiği yere denk gelmeyebileceğine dair bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 38. *Coşkun*, CMR’nin Türkçe resmi çevirisinde yanlış olarak “*yükleme yeri*” kavramına yer verildiğini, bu ifadenin “*tesellüm yeri*” olarak kabul edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bkz. COŞKUN, 2018, s. 89.

⁹⁹³ CLARKE, 1997, s. 114, para. 36.

teslim edileceği yerin iki farklı ülkede olması ve bu ülkelerden en az birinin CMR'ye taraf olmasının aranmasıyla milletlerarası taşımanın CMR bakımından tanımı yapılmıştır.⁹⁹⁴ Belirtilen bu yer ülkelerinden birinin CMR'ye taraf ülke olması CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için aranmasının yeterli olması nedeniyle CMR Konvansiyonu'nun kapsamının oldukça geniş olduğu belirtilmiştir.⁹⁹⁵ Dolayısıyla örneğin, teslim alma yerinin veya teslim etme yerinin Türkiye olması durumunda, Türkiye CMR'ye taraf olduğu için uyuşmazlık eğer Türk mahkemelerinde görülmekte ise bu durumda CMR hükümleri uygulanacaktır.⁹⁹⁶ Akıncı, sözleşmenin kapsamının, CMR m.1 hükmü uyarınca tarafların ikamet ettikleri yer veya vatandaşlıklarının önemli olmadığı için geniş olduğunu belirtmiştir.⁹⁹⁷ Buna göre aynı ülke vatandaşları⁹⁹⁸ veya aynı ülkede ikamet eden taraflar arasında gerçekleştirilen bir taşıma sözleşmesinin CMR kapsamına girmesi söz konusu olabilir.⁹⁹⁹ Taşımanın milletlerarası nitelikte olması şartı bakımından tarafların vatandaşlıkları ve ikamet ettikleri yerler¹⁰⁰⁰ dikkate alınmayacaktır.¹⁰⁰¹

Doktrinde teslim alma ve teslim etme yerinin tespiti yapılırken taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan teslim alma ve teslim etme yerlerine bakılacağı ve fiili teslim alma ve teslim etme yerlerine bakılmayacağı belirtilmiştir.¹⁰⁰² Bu durum CMR m.1 hükmünde yer alan “*as specified in the contract*” ifadesi ile ortaya konulmuştur.¹⁰⁰³ Sözleşmede teslim alma ve teslim etme yeri aynı ülke içinde olmasına rağmen taşıma sırasında bu ülkenin dışına çıkmış olsa bile bu sözleşmeye CMR uygulanmayacaktır.¹⁰⁰⁴ Bu durumun Türkiye açısından gerçekleşmesinin pek mümkün olmadığına ancak örneğin, Avrupa'nın çeşitli ülkeleri bakımından bazı durumlarda aynı ülke içinde başka bir yere gitmenin en kısa yolunun bir başka ülkeden sınırlarından geçerek gerçekleştiğine ilişkin doktrinde örnek verilmiştir.¹⁰⁰⁵

⁹⁹⁴ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 8.

⁹⁹⁵ Ziya AKINCI, *Milletlerarası Özel Hukuk*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2020, s. 64; ARKAN, 1984, s. 12. CMR'nin kapsamının geniş olmasının nedeninin karayoluyla milletlerarası taşımalara uygulanacak hukuku yeknesaklaştırmak ve daha fazla ülkenin CMR'ye taraf olmasını sağlamak amacı olduğuna dair bilgi için bkz. DAĞ, 2010, s. 17.

⁹⁹⁶ İLYASOV, 2019, s. 55.

⁹⁹⁷ AKINCI, 1999, s. 26, 224.

⁹⁹⁸ CMR'nin teslim alma veya teslim etme yerlerinden en az birinin akit ülke olması şartıyla, aynı ülke vatandaşları arasında gerçekleştirilen taşıma sözleşmelerine uygulanabileceğine dair bkz. İLYASOV, 2019, s. 55.

⁹⁹⁹ AKINCI, 1999, s. 26.

¹⁰⁰⁰ CMR'nin İngilizce metninde mutad mesken olarak belirtilirken Türkçe metinde “*ikametgah mahalli*” kavramına yer verildiğine dair bilgi için bkz. AKINCI, 1999, s. 26, dn. 15.

¹⁰⁰¹ DAĞ, 2010, s. 17; AKINCI, 1999, s. 26. Şirket merkezlerinin nerede bulunduğu da taşımanın CMR'ye tabi olup olmaması bakımından bir etkisinin bulunmadığına dair bkz. İREN, 2021, s. 26.

¹⁰⁰² ERDİL, 2020, s. 37; İLYASOV, 2019, s. 55; YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 28; COŞKUN, 2018, s. 89; ADIGÜZEL, 2015, s. 289; DAĞ, 2010, s. 18; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 8; ÖZDEMİR, 2006, s. 27.

¹⁰⁰³ YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 28; ÖZDEMİR, 2006, s. 27.

¹⁰⁰⁴ İREN, 2021, s. 27; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 8.

¹⁰⁰⁵ İREN, 2021, s. 27, dn. 109.

Doktrinde bir başka tartışma, taşıma sözleşmesinde taşımanın ulusal nitelikte olacağının kararlaştırılıp, talimat ile teslim yerinin bir başka ülke olması haline gelmesi ile CMR'nin bu taşımaya uygulanıp uygulanamayacağına ilişkin olup, doktrinde yer alan bir görüşe göre bu durumda taraflar sözleşmeyi yenilemektedirler ve dolayısıyla sözleşmeye CMR uygulanacaktır.¹⁰⁰⁶ Bu noktada doktrinde bir görüş ancak sonradan verilen talimat ile ancak eski taşıma yerine yeni taşıma sözleşmesi yapıldığı anlaşılabiliyor ise CMR'nin uygulanacağını belirtmiştir.¹⁰⁰⁷ Ayrıca varış yeri ülkesinin tarafların arasındaki sözleşme uyarınca eşyanın yüklendiği ülkeden başka bir ülke olması durumunda diğer şartların da söz konusu olması kaydıyla, eşyaların yüklendiği ülkenin sınırlarından hiç çıkmamış olursa bile taşıma CMR kapsamında olacaktır.¹⁰⁰⁸ Eşyalar, varış yeri ülkesine götürülmemiş ise veya teslimi mümkün olmadığı için geri getirilmiş ise bu durum taşımanın milletlerarası niteliğini ortadan kaldırmayacak ve taşımaya CMR hükümleri uygulanacaktır.¹⁰⁰⁹ Taraflar taşımanın milletlerarası şekilde yapılması konusunda anlaşmış ancak talimat nedeniyle taşıma ulusal nitelikte yapılmış ise bu durumda taraf iradelerinin sonradan değiştiği ve CMR hükümlerinin bu durumda uygulanmayacağı, aynı şekilde tarafların taşımanın ulusal şekilde yapılmasını kararlaştırmış olmasına rağmen eşyanın gönderilene teslim edileceği yerin bir başka ülke olarak değiştirilmesi durumunda tarafların iradesinin değiştiğini ve CMR hükümlerinin uygulanacağı, dolayısıyla değişikliğin iradi olup olmadığına dikkat edilmesi gerektiği savunulmuştur.¹⁰¹⁰ Ancak aksi bir görüş olarak karayoluyla milletlerarası sözleşmenin akdedildiği ve daha sonra gönderenin sonradan verdiği talimat ile taşımanın aynı ülke sınırları içinde yapılması durumunda taşıma sözleşmesinin CMR'ye tabi olacağı belirtilmiştir.¹⁰¹¹ Dolayısıyla tarafların iradesinin değiştiği ve CMR hükümlerinin uygulanmayacağı savunulmamıştır. Ayrıca taşımanın yalnızca karayoluyla gerçekleştirileceği konusunda tarafların anlaşmasına rağmen taşıma eğer eşya fiilen karayoluyla birlikte başka bir taşıma ortamında taşınmış ise bu durumda

¹⁰⁰⁶ ÖZDEMİR, 2006, s. 27-28. Bu görüşe benzer şekilde böyle bir durumda gönderenin tek taraflı talimatı şeklinde değerlendirilmemesi gerektiği, gönderenin talimatı sonucu, taşıyıcının bu talimatı kabul ettiği ve böylece tarafların arasındaki sözleşmenin karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla değiştirildiğine dair bkz. YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 29.

¹⁰⁰⁷ MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019 s. 553.

¹⁰⁰⁸ İREN, 2021, s. 26.

¹⁰⁰⁹ AKINCI, 1999, s. 27. Örneğin, tarafların Türkiye ve İtalya arasında eşyanın karayoluyla taşınması konusunda anlaştığı, kazanın Türkiye sınırları terk edilmeden gerçekleştiği durumda taşıma fiilen yalnızca bir ülke içinde kalmış olmasına rağmen uyumsuzluğa CMR hükümlerinin uygulanacağına dair bkz. ÇİM, 2006, s. 16, dn. 45. Tarafların arasındaki sözleşmeye bakılacağı için eşyaların, kararlaştırılan teslim yerine ulaştırılamaması, hatta teslim alınan ülkeden hiç çıkmamış olması durumunda bile CMR'nin uygulanacağına dair bkz. CLARKE, 1997, s. 56, para. 18.

¹⁰¹⁰ DAĞ, 2010, s. 19.

¹⁰¹¹ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 8.

taşımanın CMR kapsamında olup olmadığı CMR m.1 hükmü çerçevesinde belirlenecektir.¹⁰¹² CMR'nin uygulanabilirliğinde tarafların aralarındaki taşıma sözleşmesi dikkate alınacak olup, eğer sözleşmede Ro-Ro taşıma öngörülmüşken bu sözleşmeye aykırı şekilde Lo-Lo¹⁰¹³ taşıma yapılırsa bu durumda taşıma sözleşmesi CMR'ye tabi olacaktır.¹⁰¹⁴ Sözleşmeye aykırılık, sözleşmenin CMR hükümlerinin kapsamının dışına çıkması sonucunu doğurmamalıdır.¹⁰¹⁵ Taşıyıcı eğer sözleşmeye aykırı olarak eşyayı fiilen bir başka taşıma aracına boşaltarak taşıması durumunda taşımanın CMR m.2 hükmü uyarınca CMR'ye tabi olacak ve şartları sağlanır ise CMR m.17 hükmü uyarınca sorumlu olabilecektir.¹⁰¹⁶

Türk mahkemelerinin çeşitli kararlarında da CMR'nin uygulanmasına fiili taşıma değil, tarafların aralarındaki sözleşmeye bakılacağına yer verilmiştir. Buna göre örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi bir kararında taşımanın karayolu ile yapılmasının kararlaştırıldığı ancak davalının taşımanın bir bölümünü deniz yoluyla gerçekleştirmiş olduğu ve gemiye yükleme sırasında hasarın meydana geldiği somut olayda CMR hükümlerinin uygulanmasına karar vermiştir.¹⁰¹⁷

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta ilk parti eşya davalı tarafından Aksay/Kazakistan'a taşınarak alıcıya teslim edilmiş, ikinci parti eşya ise Hopa'ya karayolu ile taşındıktan sonra tırlara ait belgelerdeki eksiklikler nedeniyle yurt dışına çıkarılamamış, bu nedenle davacı kendi imkanları ile alternatif bir taşıma organize etmiş ve malları alıcısına göndermiş, taahhüt edilen karayolu aşaması davalı tarafından yerine getirilmediği için davacı tarafından yapılan bu taşımaya ilişkin harcamalar ve gecikme tazminatının tahsili davacı tarafından talep edilmiştir.¹⁰¹⁸ İlk Derece Mahkemesi, uyuşmazlık karayolu taşıma sözleşmesine aykırılıktan kaynaklandığı için uyuşmazlığın CMR hükümlerine göre çözülmesi gerektiğine karar vererek uyuşmazlığa CMR hükümlerini uygulamıştır. Davacı vekili ise bu karara karşı istinaf başvurusunda bulunmuştur. Davacı vekili, istinaf dilekçesinde uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanamayacağını, CMR hükümlerinin

¹⁰¹² KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 107.

¹⁰¹³ İngilizce “*lift-on/lift-off*” kelimelerinden türetilmiştir. Eşyanın boşaltılarak bir başka taşıma aracına yüklenmesini ifade eden Lo-Lo taşımanın CMR m.2 hükmü kapsamında olmadığına dair ayrıca bilgi için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 102. Bu taşımanın CMR hükümleri kapsamında olmadığına dair ayrıca bkz. AKINCI, 1999, s. 39; CLARKE, 1997, s. 38, para. 14.

¹⁰¹⁴ HOEKS, 2010, s. 82; AKINCI, 1999, s. 40; CLARKE, 1997, s. 38, para. 14.

¹⁰¹⁵ AKINCI, 1999, s. 40.

¹⁰¹⁶ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 108. Benzer şekilde taşıyıcının CMR'de öngörülen sorumluluklarından taşıma modunu tek taraflı olarak değiştirerek veya eşyayı boşaltarak taşıyarak kurtulamayacağına dair bkz. Andrew MESSENT/ David A. GLASS, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, Third Edition, Lloyd's Shipping Law Library, London, 2000, s. 49, para. 2. 16.

¹⁰¹⁷ Yargıtay 11. HD., E. 2002/4580, K. 2002/9036, T. 14.10.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 71-72).

¹⁰¹⁸ İstanbul BAM, 14. HD., E. 2018/2135, K. 2020/456, T. 2.6.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

uygulanabilmesi için taşımanın başlangıcından bitişine kadar kesintisiz şekilde karayoluyla gerçekleşmesinin gerektiği ancak somut olayda eşyaların Hopa’da tırlardan indirilerek Rusya’nın Rostov-on-Don Limanı’na deniz yoluyla gönderildiği, buradan karayoluyla Aksay’a ulaştığını, taşıma fiilen bir bölümü karayolu ve bir bölümünün de deniz yolu ile gerçekleştirilerek multimodal taşımanın tamamlandığını, davalının sorumluluğunun sözleşmeden doğduğunu ve bu nedenle on yıllık genel zamanaşımına tabi olduğunu belirtmiştir. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi kararında uyuşmazlığın uluslararası taşımadan kaynaklandığı için CMR hükümlerinin uygulanacağına dair isabetsizliğin bulunmadığı ve uyuşmazlığın, talebin zamanaşımına uğrayıp uğramadığına ilişkin olduğunu belirterek olaya CMR m.32 hükmünün uygulanması gerektiğine karar vermiştir. Dolayısıyla İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi, CMR’nin uygulanması bakımından taşımanın fiilen nasıl gerçekleştirildiğine değil, tarafların sözleşmede taşımanın nasıl gerçekleştirileceğine dair anlaşmalarına göre karar vermiştir.

bb. Karayolu Kavramı

CMR m.1 hükmü uyarınca taşıma karayolunda¹⁰¹⁹ yapılmalıdır. Ancak karayolu kavramının tanımı yapılmamıştır ve tanım ulusal hukuklara bırakılmıştır.¹⁰²⁰ Türk hukukunda karayolu kavramının tanımı 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu¹⁰²¹ m.3/3 hükmünde yapılmıştır ve bu tanımdan yararlanılacaktır.¹⁰²² Buna göre karayolu “*trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar*” olarak tanımlanmıştır. Eşyanın karayolunda taşınacağı sözleşmeden açıkça veya örtülü şekilde anlaşılmıyor ise taşımaya CMR uygulanmayacaktır.¹⁰²³ Tarafların arasındaki sözleşmeye dikkat edilecek olup, eğer tarafların arasında CMR m.2 anlamında bir sözleşme bulunmuyor ise ancak fiilen taşıyıcı, taşımayı bu şekilde gerçekleştirmiş ise CMR hükümlerinin CMR m.1 hükmü uyarınca sözleşmede taşımanın ne şekilde yapılacağının kararlaştırıldığına bakılarak uygulanacağı ve şartları bulunması durumunda da CMR m.14 ve CMR m.17 hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir.¹⁰²⁴ Eğer taşıma sözleşmesinde taşımanın nasıl yapılacağı taşıyıcının tercihine

¹⁰¹⁹ CMR’nin İngilizce orijinal metninde yer verilen “*by road*” ifadesi bakımından CMR’nin resmi Türkçe tercümesinde “*karayolu*” kavramı yerine “*karada*” şeklinde yer verilmiş olup, bu tercümenin hatalı olduğuna dair bkz. İREN, 2021, s. 28; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 35-36. *Kendigelen ve Aydın* da CMR m.1/1 hükmü çevirisinde “*...karayolundan taşınmasına...*” ifadesine yer vermiştir. Bkz. KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 499.

¹⁰²⁰ KIRAN, 2018, s. 38-39.

¹⁰²¹ RG. 13.10.1983, S. 18195.

¹⁰²² İREN, 2021, s. 28-29; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 36; ERDİL, 2020, s. 36; MİSİLİ, Eşya Kavramı, s. 73; MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 547; KIRAN, 2018, s. 39; DAĞ, 2010, s. 8; AKINCI, 1999, s. 27, dn. 16.

¹⁰²³ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 35.

¹⁰²⁴ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 37.

birakılmış ise bu durumda taşıyıcının tercihini yapmasıyla birlikte sözleşmedeki boşluğun tek taraflı olarak doldurulacağı ve böylece CMR'nin uygulama alanı kazanabileceği görüşü doktrinde söz konusudur.¹⁰²⁵

cc. Ücret Kavramı

CMR m.1/1 hükmü uyarınca eşya taşıma sözleşmesinin ücret¹⁰²⁶ karşılığı yapılması gereklidir. Ücret unsurunun öngörülmediği bir sözleşmeyi CMR anlamında bir taşıma sözleşmesi olarak kabul etmek mümkün değildir.¹⁰²⁷ Buna göre hatır taşımaları CMR kapsamında değildir.¹⁰²⁸ Bunun nedeni ise bu tür taşımaların CMR'nin ağır sorumluluk hükümlerine tabi tutulmaması düşüncesidir.¹⁰²⁹ Doktrinde taşıma ücretinin para ile belirlenmek zorunda olmadığı belirtilmiştir.¹⁰³⁰ Para ile ölçülebilen bir menfaatin¹⁰³¹ taşıyıcıya sağlanması halinde de taşımanın ücret karşılığı yapıldığı kabul edilmektedir.¹⁰³² Buna göre doktrinde ücret kavramının geniş yorumlanması gerektiği savunulmaktadır.¹⁰³³ Taşıyıcıya sağlanan menfaat ile taşıma faaliyetinden yararlanan kişinin elde ettiği menfaat arasında hakkaniyet ölçüleri çerçevesinde bir denkliğin olması gereklidir.¹⁰³⁴

Doktrinde ayrıca tarafların kendi aralarında ücret kararlaştırmamış olsalar bile taşıyıcının tacir olması durumunda karine olarak tacirin bu işi ücret karşılığı yaptığı kabul edildiği için CMR hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmektedir.¹⁰³⁵ CMR'de bu konu açıkça düzenlenmediği için uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde TTK m.20 hükmü uyarınca tacirin ücret isteme hakkına ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır.¹⁰³⁶ Buna göre taşımanın ücretsiz yapılacağı kararlaştırılmamış ise taşımanın diğer şartları taşıması durumunda taşıma CMR kapsamında olacaktır ancak uygulanacak hukuk Türk hukukundan başka bir ulusal

¹⁰²⁵ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 37.

¹⁰²⁶ Burada teknik anlamda ücretten bahsedilmediği, taşıma bedelinden bahsedildiğine dair bkz. ÖZDEMİR, 2006, s. 20, dn. 29.

¹⁰²⁷ İLYASOV, 2019, s. 22.

¹⁰²⁸ ERDEM, 2022, s. 72; İREN, 2021, s. 24; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 41; YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 20; İLYASOV, 2019, s. 51; KIRAN, 2018, s. 126, dn. 383; DAĞ, 2010, s. 7.

¹⁰²⁹ YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 20; KIRAN, 2018, s. 45, 125.

¹⁰³⁰ İREN, 2021, s. 24; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 41; ERDİL, 2020, s. 41; YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 20; İLYASOV, 2019, s. 22; DAĞ, 2010, s. 7; ÖZDEMİR, 2006, s. 20.

¹⁰³¹ DAĞ, 2010, s. 7; ÇİM, 2006, s. 12.

¹⁰³² YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 20; İLYASOV, 2019, s. 23; COŞKUN, 2018, s. 91; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 7; ARKAN, 1984, s. 9. Bunun bir mal veya taşınan eşyanın bir kısmı olabileceğine dair ifade için bkz. ERDİL, 2020, s. 41.

¹⁰³³ YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 7; ÇİM, 2006, s. 12. Taşımanın mal veya bedel karşılığı yapılmadan ticari ilişkileri geliştirme amacıyla yapılan taşımanın dahi CMR kapsamında değerlendirilmesine dair görüş hakkında bilgi için bkz. İREN, 2021, s. 24.

¹⁰³⁴ İLYASOV, 2019, s. 23; ÖZDEMİR, 2006, s. 21. Aksi görüş için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 41.

¹⁰³⁵ ERDİL, 2020, s. 41; YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 21; ÖZDEMİR, 2006, s. 20.

¹⁰³⁶ KIRAN, 2018, s. 38.

hukuk ise ayrıca değerlendirme yapılması gerekmektedir.¹⁰³⁷ Taşıyıcının tacir olması durumunda taşıma faaliyetinin de belirli bir miktar ücret karşılığı yapıldığının kabul edildiği, eğer faaliyetin ücretsiz yapıldığı iddia ediliyor ise, bunu iddia eden tarafın ispat etmesinin gerektiği doktrinde savunulmaktadır.¹⁰³⁸ Sadece CMR hükümlerinin uygulanmasını sağlamak amacıyla düşük bir ücret kararlaştırıldığı durumda ise CMR hükümlerinin uygulanmayacağı savunulmaktadır.¹⁰³⁹ Bedelin sözleşme ile kesin olarak belirlenmesinin gerekmediği, tür ve miktar olarak sonradan belirlenebilir olmasının yeterli olduğu belirtilmiştir.¹⁰⁴⁰

dd. Taşıt Kavramı

CMR m.1/2¹⁰⁴¹ hükmünde “*taşıt*” kavramının ne anlama geldiği düzenlenmiştir. Bu tanım bakımından başka bir milletlerarası sözleşmeye gönderme yapılmıştır. Buna göre 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafîği Anlaşmasının 4 üncü maddesinde tanımlandığı gibi “*taşıt*” kelimesi motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir. Doktrinde bu anlaşmanın günümüzde ortaya çıkan ve gelecekte ortaya çıkacak olan taşıtları kapsayıcı nitelikte olduğu ve bu nedenle düzenlemenin “*kategorik*” olarak sınırlayıcı olsa da “*içerik itibariyle*” sınırlayıcı olmadığı savunulmuştur.¹⁰⁴² Bu Konvansiyon’da yer alan taşıt tanımı “*esnek*” olarak değerlendirilmiş ve teknolojik gelişmeler ile ortaya çıkabilecek yeni araçları da kapsayacak şekilde olduğu belirtilmiştir.¹⁰⁴³ Belirtilen tanımın uygulanması bakımından devletlerin bu Konvansiyon’a taraf olması gerekli olmayıp, bu tanımın uygulanması CMR’ye taraf olmanın bir sonucu olmaktadır.¹⁰⁴⁴ CMR bakımından eşyanın belirtilen bu taşıtlarla taşınmasının esas olduğu ve eşyanın belirtilen bu taşıtların “*üstünde, altında, arkasında veya yanında*” taşınmasının önemli olmadığı belirtilmiştir.¹⁰⁴⁵ Doktrinde bu hüküm eleştirilmiş ve taşıma sözleşmesinde hangi aracın kullanıldığının önemsiz olduğu, önemli olanın eşyanın bir araç vasıtasıyla yer değiştirmesi olduğu savunulmuştur.¹⁰⁴⁶ Ayrıca doktrinde bu hükümde

¹⁰³⁷ İREN, 2021, s. 24.

¹⁰³⁸ İLYASOV, 1999, s. 22. Taşıyıcının tacir olduğu durumda ücretin açıkça kararlaştırılmamasının CMR’nin uygulanmayacağı anlamına gelmediğine dair bkz. DAĞ, 2010, s. 8.

¹⁰³⁹ İREN, 2021, s. 24; YÜRÜK YENİOCAK, 2019, s. 21; ÖZDEMİR, 2006, s. 21.

¹⁰⁴⁰ DAĞ, 2010, s. 7.

¹⁰⁴¹ CMR m.1/2 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından “taşıt” sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafîği Anlaşmasının 4’üncü maddesinde tanımlandığı gibi motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir.*”

¹⁰⁴² Süleyman KIRAN, “Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK’nın Taşıma İşleri Kitabı’nda İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi”, *Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi*, (2016), S.1, s. 306.

¹⁰⁴³ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 43.

¹⁰⁴⁴ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 43.

¹⁰⁴⁵ MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 546.

¹⁰⁴⁶ ALHAN, 2023, s. 189.

öngörölmüş olan römorkun niteliğı tartışmalıdır. Her ne kadar CMR m.1/2 hükmünde römorkun taşıt olduğı belirtilse de, doktrinde bir görüş römorkun gönderen tarafından temin edildiğı ve taşıyıcı tarafından taşınması üstlenildiğı durumda CMR kapsamında bir eşya sayılabileceğini savunmuştur.¹⁰⁴⁷ Doktrinde bir başka görüş ise römorkun gönderen tarafından sağlanması durumunda römorkta hasar meydana geldiğinde CMR değil, ulusal hukukun uygulanacağını belirtmiştir.¹⁰⁴⁸ CMR'nin bu durumda uygulanmayacağı belirtilerek, bu görüş uyarınca römorkun gönderen tarafından sağlanması halinde eşya olarak kabul edilmeyeceğı sonucuna gidilmektedir. Başka tür taşıma ile gönderilmeleri amacıyla çekiciden ayrılmalari eşyanın boşaltılması anlamına gelmemektedir.¹⁰⁴⁹ Gerçekten de CMR m.1/2 hükmünün römorku açık bir biçimde taşıt statüsünde düzenlediğı dikkate alındığında, gönderen tarafından temin edildiğı durumda da bir farklılık olmamalı ve römork CMR kapsamında eşya olarak kabul edilmemelidir.

ee. Eşya Kavramı

CMR hükümlerinde hangi eşyanın uygulama alanına girdiğine dair bir düzenleme yapılmamıştır. Eşya kavramından ne anlaşılacağı ulusal hukuklara bırakılmıştır.¹⁰⁵⁰ Ancak doktrinde eşyanın tanımı bakımından yeknesaklığın sağlanması amacıyla ulusal hukuka mümkün olduğu kadar başvurulmaması gerektiğı savunulmaktadır.¹⁰⁵¹ Buna göre yeknesaklığı sağlamak amacıyla CMR m.1/4¹⁰⁵² hükmü dışında kalan eşyaların karayoluyla taşınmasına CMR uygulanacaktır.¹⁰⁵³ Buna göre bu Konvansiyon, CMR m.1/4(a) hükmü uyarınca uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda, CMR m.1/4(b) hükmü uyarınca cenaze taşımalarında¹⁰⁵⁴ ve CMR m.1/4(c) hükmü uyarınca ev eşyası taşımalarında¹⁰⁵⁵ uygulanmayacaktır.

¹⁰⁴⁷ MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 76; MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 547. Gönderen tarafından sağlanan ve taşıyıcının taşınmasını üstlendiğı römorkun eşya sayılacağına dair bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 32. Ancak römorkun taşıt niteliğinde olduğu ve CMR m.2/1 hükmünün uygulanması için römorkun mutlaka çekicisiyle beraber yüklenmesinin gerekmediğine dair bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 108.

¹⁰⁴⁸ İREN, 2021, s. 25.

¹⁰⁴⁹ YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4019; MESSENT/GLASS, 2000, s. 44, para. 2.7.

¹⁰⁵⁰ AKINCI, 1999, s. 34.

¹⁰⁵¹ MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 75; CLARKE, 1997, s. 34, para. 11.

¹⁰⁵² CMR m.1/4 hükmü resmi Türkçe çevirisi: "Bu Sözleşme aşağıdaki durumlarda uygulanmayacaktır.

- a) Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda,
- b) Cenaze taşımalarında,
- c) Ev eşyası taşımalarında,"

¹⁰⁵³ CLARKE, 1997, s. 34, para. 11.

¹⁰⁵⁴ Tabut gibi cenaze gereçlerine ilişkin ticari taşımaların CMR kapsamında olduğuna dair bilgi için bkz. ÇİM, 2006, s. 13, dn. 30; AKINCI, 1999, s. 34. Cenaze kavramından insan cesetleri ve gömülmek üzere taşınan ölü hayvanların anlaşılması gerektiğine dair bkz. ÇİM, 2006, s. 13, dn. 30.

¹⁰⁵⁵ Ev eşyası taşımalarının CMR kapsamına girdiğine dair bazı ülke mahkemelerinin kararlarının bulunduğu dair bilgi için bkz. AKINCI, 1999, s. 35, dn. 32.

Milletlerarası posta taşımaları zaten bir milletlerarası anlaşma ile düzenlendiği için CMR'nin bu taşımayı yeniden düzenlemesinin gerek olmadığı düşüncesiyle kapsam dışı bırakılmıştır.¹⁰⁵⁶ CMR İmza Protokolü'nde¹⁰⁵⁷ belirtildiği üzere taşınma eşyası bakımından yeni bir düzenleme yapılacağı gerekçesiyle CMR'nin uygulama alanı dışında bırakılmıştır.¹⁰⁵⁸ Bu tür taşımaların CMR'nin hazırlandığı dönemde bir milletlerarası anlaşma ile düzenlenmesi istenmiş ancak daha sonra bu şekilde bir milletlerarası anlaşma hazırlanmamıştır.¹⁰⁵⁹ Bu tür taşımalar bakımından İngilizce ve Fransızca metinlerde kullanılan kavramlar doktrinde tartışmalara neden olmuştur. CMR'nin İngilizce orijinal metninde “*furniture removal*” kavramına yer verilirken, Fransızca metninde “*transport de déménagement*” kavramına yer verilmiştir. CMR'nin İngilizce metninde yer alan “*furniture removal*” ifadesinin karışıklık yarattığı, Fransızca metninde yer alan “*transport de déménagement*” ifadesi ile İngilizce metinden farklı olarak eşyanın türüne değil, yer değiştirmesine odaklanıldığı ve bu nedenle Fransızca metnine öncelik tanınması gerektiği dair doktrinde görüş söz konusudur.¹⁰⁶⁰ Bu kavramlar ile evden eve veya ofisten ofise taşınmasında ticari menfaat olmadan taşınan şeyleri ifade etmek amacıyla kullanıldığı ve dolayısıyla “*ev eşyası*” şeklinde tercümenin yerinde olmadığı doktrinde savunulmuştur.¹⁰⁶¹ Bu nedenle TTK'da “*taşınma eşyası*” ifadesine yer verilmesine ilişkin olarak “*haklı ve doğru*” şeklinde değerlendirilme yapılmıştır.¹⁰⁶² Doktrinde ev eşyası ile aynı şartlarda taşınan büro malzemelerinin de bu istisnanın kapsamında olduğu

¹⁰⁵⁶ AKINCI, 1999, s. 34.

¹⁰⁵⁷ CMR İmza Protokolü resmi Türkçe çevirisi: “*Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesini imzalama yöntemi hususunda, gerektiği biçimde yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, aşağıdaki ifade ve açıklamalar konusunda anlaşmışlardır.*

1. *Bu Sözleşme Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı ve İrlanda Cumhuriyeti arasındaki trafiğe uygulanmayacaktır.*
2. *Ad Madde 1, Paragraf 4*
Aşağıda imzası bulunanlar, mobilya taşıması ve kombine taşımacılık için mukaveleler düzenleyen mukaveleler görüşmeyi taahhüt eder.
Kİ BUNUN KANITI OLARAK gerektiği şekilde ona yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, bu Protokolü imzalamıştır.

Bugün, Bindokuzüçüncü yılının Mayıs ayının Ondokuzuncu günü, Cenevre’de, İngilizce ve Fransızca dillerinde tek bir nüsha olarak ve her metin eşit derecede geçerli olmak üzere düzenlenmiştir.”

¹⁰⁵⁸ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 46.

¹⁰⁵⁹ ERDEM, 2022, s. 70; İREN, 2021, s. 25, dn. 98; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 46; ERDİL, 2020, s. 40; MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 78; ÇETİNKAYA, 2016, s. 3, dn. 8; DAĞ, 2010, s. 14; AKINCI, 1999, s. 34-35.

¹⁰⁶⁰ MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 79.

¹⁰⁶¹ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 46.

¹⁰⁶² MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 79. TTK m.894 hükmünün gerekçesinde taşınma eşyasının taşınmasına ilişkin özel hükümler düzenlenmesinin nedeninin bu eşyanın “*özel bir özeni, uzmanlığı, paketlenmeyi ve paketleri açmayı, bazen de sökme ve yeniden kurmayı*” gerektirmesi olduğu, CMR m.1/4(c) hükmünün taşınma eşyasına uygulanmadığına dair bilgi için bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 265 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022. TTK kapsamında taşınma eşyası taşıma sözleşmesi hakkında detaylı bilgi için bkz. ÇETİNKAYA, 2016, s. 1 vd.

savunulmaktadır.¹⁰⁶³ Bu taşımalar CMR'nin kapsamı dışında bırakılmıştır.¹⁰⁶⁴ Ancak doktrinde günümüzde taşınma eşyasının diğer eşyalar gibi konteynerler içinde taşındığına yer verilerek özel muamelenin gerekip gerekmediğinin şüpheli olduğu yorumu da söz konusudur.¹⁰⁶⁵

Doktrinde CMR'nin taşımaları yeknesaklaştırma amacı uyarınca eşya tanımında ulusal hukuklara başvurmayıp, CMR m.1/4 hükmünde sayılan eşyaların dışında kalan taşınabilir eşyaların CMR'nin kapsamında olduğu kabul edilmektedir.¹⁰⁶⁶ Buna göre taşınmasının mümkün olması ve maddi varlığının bulunması aranmaktadır.¹⁰⁶⁷ Doktrinde eşyanın CMR kapsamında değerlendirilebilmesi için mutlaka ticari bir değerinin olmasının gerekmediği kabul edilmektedir.¹⁰⁶⁸ Canlı hayvan taşımalarının da CMR kapsamında olduğu belirtilmiştir.¹⁰⁶⁹ Ambalaj da eşya kavramının kapsamındadır.¹⁰⁷⁰

Doktrinde konteynerin nitelendirilmesine ilişkin tartışma bulunmaktadır. Buna göre doktrinde bir görüş uyarınca konteynerin nitelendirilmesinin taşıyıcı tarafından sağlanması ve gönderen tarafından sağlanması durumlarına göre değişeceği belirtilmiştir.¹⁰⁷¹ Buna göre konteyner eğer taşıyıcı tarafından tedarik edilerek gönderene tahsis edilmişse, konteyner taşıtın kasası niteliğinde olup, hakkında CMR'nin taşıt için öngörmüş olduğu düzenlemelerin uygulanması gerektiği savunulmuştur.¹⁰⁷² Taşıyıcı tarafından tedarik olunan konteynerin taşıtın kasası, dolayısıyla taşıtın parçası sayılması gerektiğine ilişkin doktrinde görüş bulunmaktadır.¹⁰⁷³ Konteyner gönderen tarafından temin edilmişse ambalaj niteliğinde kabul edilip taşıma konusu eşyanın bir parçasını oluşturacağı belirtilmiştir.¹⁰⁷⁴ Benzer şekilde

¹⁰⁶³ ERDİL, 2020, s. 40.

¹⁰⁶⁴ AKINCI, 1999, s. 35. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin ev eşyasının taşınmasına ilişkin sözleşmelere bakımından CMR'nin uygulanmayacağını belirttiği kararı için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2014/7144, K. 2014/12156, T. 26.6.2014 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 96-97).

¹⁰⁶⁵ CLARKE, 1997, s. 35, para. 12b.

¹⁰⁶⁶ MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 75. CMR m.1/4 hükmünün dışında kalan bütün taşınabilir eşyaların taşınmasının CMR kapsamında olduğuna dair ayrıca bkz. ARKAN, 1984, s. 10.

¹⁰⁶⁷ ERDİL, 2020, s. 39; KIRAN, 2018, s. 19; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 7; MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 74, 83.

¹⁰⁶⁸ İREN, 2021, s. 24, 25; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 30; ERDİL, 2020, s. 39; MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 75, 83; KIRAN, 2018, s. 19; DAĞ, 2010, s. 12; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 7; ÇİM, 2006, s. 13.

¹⁰⁶⁹ İREN, 2021, s. 26; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 31-32; MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 75; DAĞ, 2010, s. 12; ÇİM, 2006, s. 13; ARKAN, 1984, s. 10. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin canlı hayvan taşımalarını CMR'ye tabi tuttuğu kararı için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2001/8732, K. 2002/844, T. 4.2.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 65-66; LALE, 2015, s. 3-5).

¹⁰⁷⁰ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 32.

¹⁰⁷¹ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 33; MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 75-76; KIRAN, 2016, s. 306-307.

¹⁰⁷² KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 33. *Misili* de taşıyıcıya ait konteynerin CMR kapsamında eşya olarak kabul edilmeyeceğini belirtmiştir. Bu konuda bilgi için bkz. MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 76. Taşıyıcı tarafından temin edilen konteynerin taşıtın bir parçası olarak değerlendirilmesi gerektiğine dair bkz. KIRAN, 2016, s. 307. Gönderen tarafından temin edilen konteynerin eşya kavramına dahil olduğuna dair bkz. MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 83; MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 551.

¹⁰⁷³ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 114.

¹⁰⁷⁴ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 33-34; ERDİL, 2020, s. 39. Bu durumda konteynerin dış risklere karşı koruma işlevi olması nedeniyle ambalaj olarak değerlendirilmesi gerektiğine dair bkz. KIRAN, 2016, s. 307.

gönderenin sağladığı palet, konteyner, kolilerin taşınan mal olarak kabul edileceğini savunan bir görüş, CMR m.23 hükmüne dikkat çekmiş ve bu hüküm uyarınca taşıyıcının sorumluluk sınırının belirlenirken taşınan eşyanın brüt ağırlığının dikkate alınarak hesaplandığı belirtilmiştir.¹⁰⁷⁵ Her halükarda m.23 hükmünün brüt ağırlığa yaptığı atıf dikkate alınarak eşyaların paketinin de eşya kapsamında olduğuna yer verilmiştir.¹⁰⁷⁶ Ancak doktrinde diğer bir görüş uyarınca konteynerin gönderen veya taşıyıcı tarafından tedarik edilip edilmemesine göre ayırım yapılmamakta ve her halükarda konteynerin taşıt sayılamayacağı ve eşya niteliğinde olduğu savunulmaktadır.¹⁰⁷⁷ Konteynerin nitelendirilmesine göre taşıma CMR m.2/1 hükmünün kapsamında veya dışında olacaktır. Buna göre konteynerin eşya yüklü bir taşıma aracı olmadığı, alelade bir taşıma kabı olduğu ve bu nedenle konteynerin boşaltılarak taşınması durumunda taşımının CMR m.2/1 kapsamında olmadığı savunulmuştur.¹⁰⁷⁸ Konteynerlerin de karayolu taşıma aracı olarak kabul edilmemesi nedeniyle konteyner eğer karayoluyla taşıma aracından boşaltılıp başka tür taşıma için yüklenirse taşımaya CMR m.2/1 hükmü uygulanmayacaktır.¹⁰⁷⁹ Gerçekten de konteyner, CMR m.1/2 hükmünde belirtilen taşıt kavramı içinde yer almamıştır. Bu nedenle konteynerin nitelendirilmesi taşıyıcı veya gönderen tarafından sağlanmasına bağlı olarak değişmemeli ve CMR kapsamında taşıt statüsünde değerlendirilmemelidir.

Doktrinde CMR'nin resmi Türkçe çevirisinde yer alan pek çok kavramın eleştirilmesi gibi m.1/1 hükmünde “yük” kavramının kullanılması eleştirilmiş ve CMR'nin uygulama alanını genişletecek şekilde “eşya” kavramının kullanılmasının daha doğru olduğu savunulmuştur.¹⁰⁸⁰ Ancak belirtmek gerekir ki, bu konuda da CMR'nin resmi Türkçe tercümesinde birlik yoktur. Buna göre örneğin, CMR m.1/1 hükmünde “yük” ifadesine yer verilirken, CMR m.1/4(c) hükmünde “eşya” kavramına yer verildiği, CMR m.2/1 hükmünde ise “mal” ve “yük” kavramlarına birlikte yer verildiği için CMR'nin resmi Türkçe tercümesinde bu kavramlar birlikte kullanılmıştır.¹⁰⁸¹

¹⁰⁷⁵ İREN, 2021, s. 24-25. Gönderenin sağladığı ve taşınacak eşyayı korumaya yarayan konteynerler ve paletlerin de eşya sayılacağına dair ayrıca bkz. MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 547.

¹⁰⁷⁶ CLARKE, 1997, s. 34, para. 11.

¹⁰⁷⁷ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 182-183. Konteynerin, CMR'nin taşıt kavramı içinde yer almadığı ve eşya olarak değerlendirilmesi gerektiğine dair bkz. MESSANT/GLASS, 2000, s. 45, para. 2.8.

¹⁰⁷⁸ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 182-183. Konteynerin taşıma aracı olarak kabul edilmediği için taşıttan boşaltılarak denizde, havada veya demiryolunda taşınması durumunda bu taşımının CMR m.2/1 hükmü kapsamında olmadığına dair görüş için ayrıca bkz. ERDİL, 2020, s. 70; AKINCI, 1999, s. 40; ARKAN, 1984, s. 10-11.

¹⁰⁷⁹ YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4020-4021, 4032.

¹⁰⁸⁰ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 30. *Kendigelen ve Aydın*'ın m.1/1 hükmü çevirisinde de “eşya” kavramına yer verilmiştir. Bkz. KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 499.

¹⁰⁸¹ YAVAŞ, 2016, s. 8. Taşıma hukukunda yerleşik olan ve tercih edilmesi gerekli olan kavramın “yük” olduğuna dair görüş için bkz. YAVAŞ, 2016, s. 8. Benzer şekilde Sözer, “eşya” kavramı yerine “yük” kavramını kullanmıştır.

c. CMR'nin Emredici Niteliği

CMR m.41¹⁰⁸² hükmü uyarınca CMR'nin hükümlerini ihlal eden hükümlerin öngörülelemeyeceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla CMR hükümleri emredici niteliktedir.¹⁰⁸³ Tarafların aralarında yapmış oldukları sözleşmede yer alan CMR'nin hükümlerinin aksine olan hükümler geçersiz olacaktır. Ancak CMR m.41/1 hükmünde öngörüldüğü üzere taşıma sözleşmesinin diğer hükümlerinin geçersizliği söz konusu olmayacaktır. Buna göre bu durumda yalnızca emredici kuralları ihlal eden hükümler hükümsüz olacağı için kısmi hükümsüzlük söz konusu olacaktır.¹⁰⁸⁴ Doktrinde CMR'nin emredici niteliği Lahey Kuralları ile kıyaslanmış ve buna göre CMR'nin yalnızca taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerine emredicilik vasfı değil, tümüne emredicilik vasfı tanındığına ve yalnızca taşıyıcının sorumluluğunu azaltan veya kaldıran sözleşme hükümlerinin değil, ayrıca sorumluluğunu artıran sözleşme hükümlerinin de hükümsüz olacağına dikkat çekilmiştir.¹⁰⁸⁵ Bunun nedeni karayolu taşımalarında taşıyıcılar ve talep hakkı sahiplerinin ekonomik durumu arasında deniz yolu taşımalarında olduğu gibi büyük bir fark bulunmamasıdır.¹⁰⁸⁶ Ayrıca CMR m.1/5¹⁰⁸⁷ hükmünde CMR'ye taraf devletlerin ikili veya çok taraflı anlaşmalar ile CMR hükümlerini değiştiremeyecekleri belirtilmiştir. Ancak taraf devletler, bu hüküm uyarınca taşıma senedine kendi ülkeleri bakımından kıymetli evrak vasfı tanıyabilirler. Ayrıca ikili veya çok taraflı anlaşmalar ile CMR'yi, aralarındaki sınır trafiğine uygulamayabilirler. CMR m.41/2 hükmünde tarafların taşıyıcı lehinde sigorta tazminatının veya tarafların ispat yükünü değiştiren herhangi bir hükmün hükümsüz olduğu özellikle belirtilmiştir. CMR'nin hükümlerini doğrudan değil dolaylı olarak ihlal eden sözleşme hükümlerinin tipik örneklerinin CMR m.41/2 hükmünde

“Yük” kavramının, mala/eşyaya/şeye, taşıma aşamasında veya taşınması sırasında verilen isim olduğuna dair bilgi için bkz. SÖZER, 2022, s. 330. Ancak TTK m.850/1 hükmünde de ifade edildiği üzere eşyanın, her türlü yükü kapsadığı ve dolayısıyla en geniş anlama sahip olduğu için “eşya” kavramının kullanılması gerektiğine dair görüş için bkz. MİSİLİ, Eşya Kavramı, 2019, s. 74.

¹⁰⁸² CMR m.41 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “1. Madde 40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla bu Sözleşmenin hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür. Böyle bir koşulun hükümsüzlüğü, mukavelenin diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmez.

2. Özellikle, taşımacının lehinde sigorta tazminatı veya diğer herhangi benzer madde veya kanıtlama zorunluluğunu değiştiren herhangi bir madde geçersiz ve hükümsüzdür.”

¹⁰⁸³ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 1161.

¹⁰⁸⁴ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 1162.

¹⁰⁸⁵ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 1161. Bu yönde kıyaslamanın Lahey-Visby Kuralları ile yapılmasına dair bkz. CLARKE, 1997, s. 348, para. 92.

¹⁰⁸⁶ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 1161-1162.

¹⁰⁸⁷ CMR m.1/5 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Akit taraflar, iki veya birkaçı arasında yapacakları özel anlaşmalarla bu sözleşme hükümlerini değiştirmeyi kabul ederler. Ancak, sözleşmeyi sınır trafiğine uygulamamak veya tamamen kendi ülkeleri içindeki taşıma etkinliklerinde yükler üzerinde hak iddia etmeye yarayan sevk mektubunun kullanılmasına izin vermek gibi durumlar bunun dışındadır.”

düzenlendiği doktrinde ifade edilmiştir.¹⁰⁸⁸ CMR m.41 hükmünün istisnası ise CMR m.41/1 hükmünde öngörüldüğü üzere CMR m.40¹⁰⁸⁹ hükmüdür. Bu hükümde taşıyıcıların kendi aralarında m.37 ve m.38 hükmünde öngörülenlerden başka hükümler üzerinde anlaşılabilecekleri düzenlenmiştir. Buna göre taşıma işinde birden fazla taşıyıcı olması durumunda, taşıyıcılar kendi aralarındaki sorumluluğu düzenleyebilirler.¹⁰⁹⁰

d. Taşıma Senedi

Çalışmada belirtildiği üzere CMR'nin resmi Türkçe çevirisinde “*sevk mektubu*” kavramına yer verilmiş olsa da bu çalışmada “*taşıma senedi*” kavramına yer verilecektir. CMR m.4 hükmüne göre taşıma senedinin yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. CMR'nin hazırlık aşamasında, her taşıma ilişkisinde taşıma senedinin düzenlenmesini beklemenin veya taşıma senedinin düzenlenmemesinin taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkileyecek şekilde sonuçlara neden olmasının uygulamanın ihtiyaçlarına uygun olmayacağı belirtilmiştir.¹⁰⁹¹ Doktrinde CMR m.4 hükmünün resmi Türkçe tercümesinde yer alan “*Taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir*” yönündeki ifade haklı olarak eleştirilmiş ve İngilizce metninde taşıma senedinin taşıma sözleşmesini tevsik edeceğinin (“*confirmed*”) ifade edildiğine yer verilmiştir.¹⁰⁹² Gerçekten de taşıma sözleşmesinin kurulması taşıma senedinin düzenlenmesine bağlı değildir. CMR m.9/1 hükmü uyarınca taşıma senedi, taşıma sözleşmesine, sözleşmenin koşullarına ve eşyaların taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil etmektedir. Buna göre taşıma senedinin geçerlilik değil, teyit ve ispat fonksiyonu bulunmaktadır.¹⁰⁹³ Ancak bazı durumlarda taşıma senedinin düzenlenmiş olması CMR’de düzenlenen bazı hakların kullanılması için şart olarak düzenlenmiştir.¹⁰⁹⁴ CMR hükümlerinde

¹⁰⁸⁸ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 1162.

¹⁰⁸⁹ CMR m.40 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Taşımacılar 37 ve 38. maddelerde yazılanlar dışında kendi aralarında bağitlayıcı hükümler üzerinde anlaşmakta serbesttirler.*”

¹⁰⁹⁰ AYGÜN, 2021, s. 178-179; AKINCI, 1999, s. 37.

¹⁰⁹¹ YILMAZ, Müteakip Taşıma, 2008, s. 45; AKINCI, 1999, s. 43.

¹⁰⁹² İREN, 2021, s. 15.

¹⁰⁹³ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 144.

¹⁰⁹⁴ Bu konuda bilgi için bkz. YEŞİLOVA, 2005, s. 242, dn. 19. Taşıma senedinin geçerlilik fonksiyonunun bulunmadığı ancak CMR'nin bir çok hükmünün taşıma senedi ile ilgili olduğu, CMR'nin taraflara tanıdığı haklardan yararlanabilmek için bir çok durumda taşıma senedinin bulunmasının gerektiği ve bu nedenle taşıma senedinin düzenlenmesinin sorunsuz ve başarılı bir taşıma açısından önemli olduğuna dair bilgi için bkz. AKINCI, 1999, s. 224. Çeşitli hakların ileri sürülebilmesi için taşıma senedinin bulunmasını arayan CMR hükümleri hakkında bilgi için bkz. YILMAZ, Müteakip Taşıma, 2008, s. 46-47. Taşıma senedinin düzenlenmemiş olmasının taşıyıcı veya gönderen açısından istenmeyen sonuçlara neden olabileceği ve bu nedenle taşımanın başarılı ve sorunsuz olmasında taşıma senedinin düzenlenmesinin önemli olduğuna dair bilgi için bkz. YILMAZ, Müteakip Taşıma, 2008, s. 47. Benzer şekilde taşıma senedinin düzenlenmesinin zorunlu olmadığı ancak yokluğunun pek çok zorluğa neden olacağına dair bkz. CLARKE, 1997, s. 62, para. 22. Taşıma senedinin düzenlenmemiş olması durumunda gönderenin en çok teslimde ödeme talimatı verdiğini ispatlayabilme bakımından zorlanacağına dair

taşıma senedinin düzenlenmesi zorunluluk olarak öngörülmüş olmamasına rağmen CMR m.34 hükmü nedeniyle CMR m.34-40 hükümlerinin uygulanabilmesi için taşıma senedinin düzenlenmiş olması gerektiği belirtilmiştir.¹⁰⁹⁵ Taşıma senedinin kıymetli evrak özelliği bulunmamaktadır.¹⁰⁹⁶ Taşıma senedi kıymetli evrak özelliğine sahip olmadığı için gönderilenin eşyanın teslimini isteme hakkı, taşıma senedinin taşıyıcıya ibrazına ve teslimi şartına bağlı bulunmamaktadır.¹⁰⁹⁷ CMR kapsamında taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğinin bulunmamasının nedenleri doktrinde karayolu taşımalarının sürelerinin kısa olması¹⁰⁹⁸ ve bu süre içinde de eşyanın tekrar ticarete konu edilmesi ihtimalinin az olması şeklinde belirtilmiştir.¹⁰⁹⁹ Ancak CMR m.1/5 hükmü uyarınca taşıma senedine kıymetli evrak özelliği kazandırılabilirdiği düzenlenmiştir.

Taşıma senedinin şekline ilişkin herhangi bir şekil şartı CMR’de öngörülmemiştir.¹¹⁰⁰ Taşıma senedinde yazılması gerekenler CMR m.6 hükmünde düzenlenmiştir ancak CMR m.4 hükmünde öngörüldüğü üzere taşıma senedi eğer usule aykırı ise taşıma sözleşmesinin varlığı ve geçerliliği etkilenmeyecektir.¹¹⁰¹ Taşımanın CMR kapsamı dışında kalmasına neden olmayacaktır.¹¹⁰² Taşıma senedinin ispat vasıtası sayılabilmesi için CMR m.6 hükmünde öngörülen şartları taşımasının gerekli olduğu, yalnızca taşıyıcı tarafından imzalanmış taşıma senedinin teslim senedi hükmünde olduğuna yer verilmiştir.¹¹⁰³ Ayrıca CMR m.6/1(k)¹¹⁰⁴ hükmü taşıma senedinde yetkili hukukun CMR olduğuna dair bir kaydın eklenmesini öngörmüştür.¹¹⁰⁵ Doktrinde CMR’nin uygulanabilmesi için CMR m.1 hükmündeki koşulların gerçekleşmesinin yeterli olduğu, yetkili hukukun CMR olduğuna dair bir kaydın taşıma

bkz. Ecehan YEŞİLOVA ARAS, *Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme (CMR m. 19-20-21)*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, s. 82-83.

¹⁰⁹⁵ İREN, 2021, s. 16. CMR m.34 hükmünün müteakip taşımanın gerçekleşebilmesi için mutlaka taşıma senedinin varlığını şart koştuğunun belirtildiği Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin kararı için bkz. Y. 11. HD., E. 2008/7651, K. 2010/3851, T. 6.4.2010 (İREN, 2021, s. 16, dn. 56).

¹⁰⁹⁶ CÖMERT VAROL, 2019, s. 18; YILMAZ, *Müteakip Taşıma*, 2008, s. 18, 56; GÜRSES, 2006, s. 296; YEŞİLOVA, 2005, s. 241, 259; AKINCI, 1999, s. 48, 225; CLARKE, 1997, s. 61, para. 22. CMR taşıma senedinin ve diğer karayolu taşıma senetlerinin kıymetli evrak niteliğinin bulunmadığına dair ayrıca bkz. İREN, 2021, s. 15-16.

¹⁰⁹⁷ GÜRSES, 2006, s. 296.

¹⁰⁹⁸ CÖMERT VAROL, 2019, s. 18-19; ARKAN, 1984, s. 9.

¹⁰⁹⁹ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 211.

¹¹⁰⁰ YILMAZ, *Müteakip Taşıma*, 2008, s. 48; GÜRSES, 2006, s. 296-297; AKINCI, 1999, s. 43, 45.

¹¹⁰¹ AKINCI, 1999, s. 48-49.

¹¹⁰² YILMAZ, *Müteakip Taşıma*, 2008, s. 45.

¹¹⁰³ İREN, 2021, s. 15.

¹¹⁰⁴ CMR m.6/1(k) hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın, taşımanın bu Sözleşme hükümlerine tabi olduğunu bildirir not.*”

¹¹⁰⁵ Bu hükümde yer alan *Paramount* kloz (“*Paramount clause*”) olarak bilinen düzenlemenin CMR’ye taraf olmayan ülkelerde CMR’nin hükümlerinin, sözleşmeye uygulanacak hukuk veya sözleşme hükmü olarak uygulanmasını desteklemek olduğuna dair bkz. CLARKE, 1997, s. 65, para. 24.

senedinde mutlaka yer almasının gerekli olmadığı belirtilmiştir.¹¹⁰⁶ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de taşımanın CMR kapsamında olması durumunda CMR hükümlerinin uygulanacağına ve taşıma senedinde CMR ibaresinin bulunmasının gerekmediğine karar vermiştir.¹¹⁰⁷ CMR m.6/1(k) hükmü ile CMR'ye taraf olmayan bir ülkenin mahkemelerinde CMR hükümlerinin uygulanması bakımından doğacak problem engellenmek istenmektedir.¹¹⁰⁸ Amaç CMR'ye taraf olmayan devlet mahkemelerinin milletlerarası özel hukuk uyarınca CMR'nin uygulanmasını kabul etmemesi durumunda CMR hükümlerine taraflar arasında sözleşme hükmü etkisi tanımaktır.¹¹⁰⁹ Taşıma senedinde yetkili hukukun CMR olduğuna ilişkin bir beyan söz konusuysa taşıma CMR'nin uygulama alanına girmese bile CMR'ye tabi olacaktır.¹¹¹⁰ Bu durumda CMR hükümleri sözleşme hükümleri olarak uygulanacaktır.¹¹¹¹ Bu nedenle uygulanacak hukukun emredici hükümlerine aykırı olmamak şartıyla CMR hükümleri uygulama alanı bulabilecektir.¹¹¹²

2. CMR m.2 Kapsamında Milletlerarası Multimodal Eşya Taşıma

a. Ro-Ro Taşıma

CMR m.2 hükmü, CMR'nin uygulanabilmesi için taşımanın karayolunda yapılması şartına bir istisna getirmiştir.¹¹¹³ CMR m.2/1 hükmüne göre, CMR m.14 hükmünün uygulandığı haller dışında, eşyanın, yolculuğun bir kısmını deniz, demiryolu, nehir, kanal veya hava yoluyla gerçekleştirilen taşıtta boşaltılmadan taşınması durumunda, bu sözleşme, taşımanın tamamına uygulanacaktır. Buna göre taşımanın bir kısmı karayolu dışında bir taşıma ile yapılırsa bile eşya, bulunduğu araçtan ayrılmadığı sürece CMR hükümleri taşımanın tamamına uygulanacaktır.¹¹¹⁴

¹¹⁰⁶ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 18.

¹¹⁰⁷ Yargıtay 11. HD., E. 1999/825, K. 1999/3429, T. 30.4.1999 (ERDİL, 2020, s. 61-63; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 61-62).

¹¹⁰⁸ MESSENT/GLASS, 2000, s. 76, para. 4. 19.

¹¹⁰⁹ MESSENT/GLASS, 2000, s. 76, para. 4. 19.

¹¹¹⁰ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 18; COŞKUN, 2018, s. 125; AKINCI, 1999, s. 33, dn. 26. Bu durumda CMR'nin uygulanacağına ilişkin Yargıtay kararı için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2003/1471, K. 2003/7182, T. 1.7.2003 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 74-77; ERDİL, 2020, s. 55-57). Türkiye ile Almanya arasında yapılan karayoluyla eşya taşımada CMR hükümlerinin, taşıma senedine CMR kaydı konulması nedeniyle uygulama alanı bulmasına dair karar için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2000/10149, K. 2001/1242, T. 15.2.2001 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 62-63; ERDİL, 2020, s. 61).

¹¹¹¹ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 18; COŞKUN, 2018, s. 125; AKINCI, 1999, s. 33.

¹¹¹² COŞKUN, 2018, s. 125; AKINCI, 1999, s. 33. Örneğin CMR'nin uygulama alanına girmeyen yurt içi bir taşıma söz konusu olduğunda ve taraflar CMR'nin uygulanacağını kararlaştırdıklarında, Türk hukukunun emredici kuralları uygulanacağına dair bilgi için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 19. Bir yurt içi taşımada CMR hükümlerinin uygulanmasının sözleşmede kararlaştırıldığı ve Yargıtay'ın bu hükümlerin TTK'nın taşımaya ilişkin emredici hükümlerine aykırı olmadığı sürece geçerli olacağına dair kararı için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2003/13744, K. 2003/12152, T. 26.12.2003 (ERDEM, 2022, s. 86-87; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 78-80; ERDİL, 2020, s. 53-55; LALE, 2015, s. 9-10).

¹¹¹³ ERDİL, 2020, s. 37, 65; MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 548; İLYASOV, 2019, s. 53.

¹¹¹⁴ AYGÜN, 2021, s. 177; İLYASOV, 2019, s. 53; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 6; AKINCI, 1999, s. 38.

Bu nedenle kayıp veya hasarın taşımının hangi aşamasında gerçekleştiğinin tespiti gerekli olmayıp, taşımının tümünü taahhüt eden taşıyıcı dava edilebilecektir.¹¹¹⁵ CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için eşyanın karayolu aracı içinde taşınması gereklidir, diğer bir ifadeyle eşyanın boşaltılmaması gereklidir.¹¹¹⁶ Eşyanın boşaltılması ile doktrinde bir görüş uyarınca eşyanın başka bir taşıma türü ile taşınması amacıyla karayolu taşıma aracından boşaltılmasının kastedildiği savunulmuş, buna göre sözleşme uyarınca eşyanın bir depoya bırakılmasının CMR'nin uygulanmasını engelleyemeyeceği belirtilmiştir.¹¹¹⁷

CMR m.2 hükmü İngiltere'nin talebi üzerine düzenlenmiştir.¹¹¹⁸ Buna göre hazırlık çalışmaları dikkate alındığında İngiltere'nin konumu sebebiyle CMR'nin amacı, CMR kapsamında her multimodal taşımının değil, bunun özel bir türünün düzenlenmesidir.¹¹¹⁹ Çalışmada incelendiği üzere CMR m.1/2 hükmü uyarınca römorklar ve yarı römorklar taşıt kavramı içinde olması nedeniyle başka tür taşıma ile gönderilmeleri amacıyla çekiciden ayrılmalarda eşyanın boşaltılması anlamına gelmemektedir. Ayrıca yine çalışmada incelendiği üzere konteynerlerin de karayolu taşıma aracı olarak kabul edilmemesi nedeniyle konteynerlerin eğer karayoluyla taşıma aracından boşaltılıp başka tür taşıma için başka bir taşıma aracına yüklenmesi durumunda CMR m.2/1 hükmü eşyanın boşaltılmadan taşındığı taşımaları düzenlediği için taşıma CMR m.2/1 hükmü kapsamı dışında olacaktır.

Taşımının CMR m.2 kapsamında olması için mutlaka öncelikle karayolunda başlayıp daha sonra deniz, iç su, hava yolu veya demiryolu bulunup bulunmaması gerektiği ise doktrinde tartışmalıdır. Buna göre doktrinde bir görüş taşımının CMR m.2 kapsamında olması için karayolunda başlaması gerektiğini savunmaktadır.¹¹²⁰ Taşımının CMR m.2 kapsamında olması için karayolunda başlaması gerektiğini savunan görüş Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına¹¹²¹ atıf yapmakta ve Yargıtay'ın zımni olarak taşımının karayolunda başlaması

¹¹¹⁵ İLYASOV, 2019, s. 53; AKINCI, 1999, s. 39.

¹¹¹⁶ AKINCI, 1999, s. 39. Eşyanın bir taşıma aracından diğerine aktarılırken boşaltılmaması gerektiğine dair ayrıca bkz. AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 180, 181-182.

¹¹¹⁷ YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4021.

¹¹¹⁸ ERDİL, 2020, s. 66-67; AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 179-180; MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 548; HOEKS, 2010, s. 157; CLARKE, 1997, s. 37, para. 13. CMR m.2 hükmünün İngiltere'nin coğrafi konumunun dikkate alınarak düzenlendiğine dair bilgi için bkz. İREN, 2021, s. 30; ADIGÜZEL, 2021, s. 16; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 103; İLYASOV, 2019, s. 49, dn. 130, s. 53; ADIGÜZEL, 2015, s. 289; DAĞ, 2010, s. 8-9; YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 6; YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4016, 4032; ÇİM, 2006, s. 14, dn. 36; ARKAN, 1984, s. 10.

¹¹¹⁹ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 183. CMR m.2 hükmünün multimodal taşımının özel bir türünde uygulanacak hukuku ve maddeleri gösterdiğine dair bilgi için bkz. İREN, 2021, s. 30.

¹¹²⁰ Bu yönde görüş için bkz. ERDİL, 2020, s. 70; MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 550.

¹¹²¹ Yargıtay 11. HD., E. 2006/4332, K. 2007/7252, T. 10.5.2007 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022. Doktrinde taşımının CMR m.2 kapsamında olması için karayolunda başlaması gerektiğini savunmak amacıyla bu karara atıf için bkz. MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 550.

gerektiğine karar verdiğini belirtmektedir.¹¹²² Bu kararda CMR m.2 hükmü uyarınca karayolu-deniz yolu ve karayolu-demiryolu taşımalarında CMR hükümlerinin uygulanacağı ifade edildiği için bu sonuca gidilmiştir.¹¹²³ Ancak belirtmek gerekir ki, karayolu-hava yolu taşıması da CMR m.2 kapsamında olabilecektir. Kararda bu nedenle CMR m.2 kapsamındaki taşımaların tamamının sayıldığı ve sıralamasının ortaya konduğu savunulamaz. Bu karardan taşımanın karayoluyla başlamasının gerektiğinin kabul edildiği sonucuna gidilemeyecektir. Taşımanın CMR m.2 kapsamında olması için mutlaka karayolunda başlaması gerekmediğine ilişkin doktrinde bir başka görüş söz konusudur.¹¹²⁴ Gerçekten de, CMR m.2 hükmünde bu yönde bir sınırlama yapılmadığı için bu görüş daha uygundur.

Eşyanın karayolu, deniz yolu ve karayoluyla taşındığı durumda eşyanın karayolu taşıma aracının içinde gemiye boşaltılmadan yüklenerak taşınması halinde Ro-Ro taşıma söz konusu olacaktır.¹¹²⁵ Doktrinde karayolu taşıma aracı veya yalnızca dorsesi üzerindeki eşyanın indirilmeden başka bir taşıma şekli ile taşınmasının CMR m.2 hükmü kapsamında olduğu savunulmaktadır.¹¹²⁶ Buna göre yalnızca karayolu taşıma aracı değil, dorsesi üzerindeki eşyadan da bahsedilmiştir. Çalışmada belirtildiği üzere Ro-Ro taşıma CMR m.2 hükmünde öngörülen taşıma türlerlerindendir ve CMR m.2 hükmünde öngörülen taşıma multimodal nitelikte bir taşımadır. Ro-Ro taşıma genelde kısa mesafe taşımalar için kullanılmaktadır.¹¹²⁷ Ro-Ro gemisi ile taşımanın söz konusu olduğu bir taşımada genelde karayolu, deniz yolu ve sonra yine karayolundan oluşan taşıma aşamaları bulunmaktadır.¹¹²⁸ Bu durumda eşya tıra yüklenir daha sonra limana gelen bu tır bir bütün veya sadece dorse olarak gemiye alınır ve son

¹¹²² MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 550.

¹¹²³ MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 550.

¹¹²⁴ CMR m.2 hükmünün karayolu taşıma aracının, taşımanın ilk, orta veya son aşamasında başka bir taşıma modunda taşınması fark etmeksizin uygulanacağına dair bkz. MESSENT/GLASS, 2000, s. 44, para. 2.3. Karayolundan farklı bir tür taşımada eşya yüklü karayolu taşıma aracının diğer tür taşıma aracında taşınıyor olması halinde bu durumun taşımanın ilk aşamasında, orta aşamasında veya son aşamasında olmasının fark etmeyeceği ve CMR m.2 hükmünün uygulanacağına dair bkz. YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4018. Deniz, hava, demir, iç su yolu taşımalarının taşımanın başında, ortasında veya sonunda olmasının CMR hükümlerinin uygulanması bakımından önemsiz olduğuna dair bkz. HOEKS, 2010, s. 201.

¹¹²⁵ AKINCI, 1999, s. 39-40. Ro-Ro gemilerinin raylı sistem araçları, kendi tekerleği ile hareket edebilen araçlar, makine ve nakil vasıtalarının taşınmasının yanı sıra konteyner, dökme yük ve yolcu taşımacılığında kullanıldığına ve ayrıca Ro-Ro taşımasının genelde yakın yol deniz taşımacılığında daha çok kullanıldığına dair bilgi için bkz. Ersoy KUTLUK, “İstanbul Boğazı’ndan Geçen Gemilerin Oluşturduğu Trafik Yükünün Çevresel Etkileri: Ro-Ro Gemileri Özelinde Bir İnceleme”, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, C. 6, (2018), S. 1, s. 299-300. Ro-Ro gemilerinin çevreye etkilerinin değerlendirilmesinde bu gemilerin hava kirliliği bakımından diğer gemilere göre daha az olumsuzluğa neden olduğuna ancak deniz kirliliği ve diğer olumsuz çevresel etkiler dikkate alındığında bu gemiler nedeniyle pek çok problemin yaşanabileceğine dair bilgi için bkz. KUTLUK, 2018, s. 306.

¹¹²⁶ İREN, 2021, s. 30; ERDİL, 2020, s. 67.

¹¹²⁷ HOEKS, 2010, s. 100.

¹¹²⁸ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 175.

olarak gemi limana ulaştıktan sonra tır veya dorse tahliye edilerek karada gönderilene doğru yola çıkar.¹¹²⁹

b. Taşıma Engelinin Ortaya Çıkması Nedeniyle Eşyanın Boşaltılması

Çalışmada incelendiği üzere taşımanın CMR m.2 kapsamında olması için eşyanın bir taşıma aracından diğerine aktarılırken boşaltılmaması gereklidir. Ancak CMR m.2 hükmünde eşyanın taşıma aracından boşaltılmadan taşınması şartının istisnasına yer verilmiştir.¹¹³⁰ Buna göre CMR m.14 hükmünün uygulandığı haller dışında eşyanın boşaltılarak taşınmaması gerektiği öngörülmüştür. Dolayısıyla CMR m.14 anlamında taşıma engelinin ne olduğunun tespit edilmesi gereklidir.

CMR m.14/1¹¹³¹ hükmü uyarınca eşya teslim yerine ulaşmadan önce taşıma sözleşmesinin ifası taşıma senedinde belirtildiği şekilde yapılması imkansız hale gelir ise taşıyıcı bu durumda m.12 hükmü uyarınca eşyaya tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir. Bu hükümde taşıma esnasında ancak eşyanın teslim yerine varmasından önce meydana gelen ifa engelleri ve sonuçları düzenlenmektedir.¹¹³² Taşıma engeli, taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra ortaya çıkan ve eşyanın taşınmasını tamamen veya taşıma senedinde belirtilen şekilde taşınmasını imkansızlaştıran bir olaydır.¹¹³³ Bu nedenle “*imkansız*” kavramının ne anlama geldiğinin tespit edilmesi gereklidir. Doktrinde imkansızlığın objektif veya subjektif olması gerektiği konusu tartışmalıdır. Bir görüş söz konusu imkansızlığın, objektif imkansızlık olduğunu savunmuştur.¹¹³⁴ Buna göre CMR m.14/1 hükmünde sadece taşıyıcı açısından değil genel bir imkansızlıktan bahsedilmektedir.¹¹³⁵ Bu nedenle taşımanın, taşıma senedindeki koşullarla ifası, taşıyıcı açısından imkansız olup, başka bir taşıyıcı tarafından ifası mümkün ise bu durumda imkansızlık söz konusu değildir.¹¹³⁶ Ancak doktrinde karşı görüş de söz konusu olup, bu görüş uyarınca CMR m.14/1 hükmündeki “*if for any reason it is or becomes impossible to carry out of contract...*” ifadesi nedeniyle sadece taşımanın imkansız hale gelmesinden bahsedildiği ve bu nedenle imkansızlığın objektif nitelikte bir

¹¹²⁹ ERDİL, 2020, s. 67; AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 175.

¹¹³⁰ İLYASOV, 2019, s. 53.

¹¹³¹ CMR m.14/1 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkansız hale gelirse, taşıyıcı 12 nci madde gereğince, yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir.”

¹¹³² KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 299.

¹¹³³ İLYASOV, 2019, s. 117; DAĞ, 2010, s. 42. Aksi yönde, taşıma engelinin, sözleşmenin kuruluşundan önce veya sonra söz konusu olması arasında da fark bulunmadığına dair görüş için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 300.

¹¹³⁴ ERDEM, 2022, s. 183, 227; İLYASOV, 2019, s. 120; AKINCI, 1999, s. 74.

¹¹³⁵ AKINCI, 1999, s. 74.

¹¹³⁶ AKINCI, 1999, s. 74; İLYASOV, 2019, s. 120-121.

imkansızlık olarak kabulünü gerektirecek açık veya örtülü bir düzenlemenin bulunmadığı ve dolayısıyla imkansızlığın objektif bir imkansızlık olmasının gerekmediği, her türlü imkansızlığın madde kapsamında olduğu savunulmaktadır.¹¹³⁷ İmkansızlık kavramını dar veya lafzi şekilde yorumlamamak gerektiği ifade edilmiştir.¹¹³⁸ Bu hükümde bahsedilen imkansızlık, m.14/1 hükmünde “*impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note*” ifadesi dikkate alındığında sözleşmenin hükümlerine bağlı olup, mutlak değildir.¹¹³⁹ Doktrinde bir başka görüş uyarınca ise taşıma engelinin söz konusu olabilmesi için imkansızlığın objektif veya sübjektif olmasının önemli olmadığı savunulmuştur.¹¹⁴⁰ Doktrindeki ortak görüşün olduğu konu ise hükmün imkansızlık durumunda uygulanacağı için taşımanın daha zor ve masraflı olması durumlarının imkansızlık kapsamında değerlendirilmeyeceğidir.¹¹⁴¹ Doktrinde gümrük işlemleri sebebiyle eşyanın araçtan indirilmesinin CMR’nin uygulanmasını engellemeyeceği belirtilmiştir.¹¹⁴² Eşyanın boşaltılması kaza veya muayene gibi sebeplerle zorunluluk nedeniyle gerçekleşiyorsa taşıma CMR m.2 hükmü kapsamında olacaktır.¹¹⁴³

CMR m.14/2¹¹⁴⁴ hükmünde taşıyıcının “*uygun bir zaman*”¹¹⁴⁵ içinde talimat alamadığı durumda eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip kişinin yararlarına en uygun önlemleri almakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Buna göre CMR m.14/1 hükmü uyarınca taşıma engeli söz konusu ise ve tasarruf hakkı sahibinden talimat alan taşıyıcı eşyayı boşaltarak aktarırsa bu taşıma CMR hükümlerine tabi olacak ve CMR m.14/2 hükmü uyarınca taşıma engelinin varlığında talimat alamadığında uygun çare olarak eşyayı boşaltarak aktarırsa bu taşıma da CMR hükümlerine tabi olacaktır.¹¹⁴⁶ Dolayısıyla imkansızlık olarak nitelendirilecek bir durumun söz konusu olması halinde taşıyıcı, gerekli bilgileri zamanında ileterek, makul bir süre içinde kendisine talimat verilmesini isteyecektir.¹¹⁴⁷ Bu sırada taşıyıcı gerekli tedbirleri alacak

¹¹³⁷ Oğuz YILMAZ, “CMR Hükümleri Uyarınca Taşıma Engelleri ve Sonuçları (CMR m.14, 15, 16)”, *İzmir Barosu Dergisi*, (2009), S. 5, s. 140.

¹¹³⁸ CLARKE, 1997, s. 98, para. 33a(i).

¹¹³⁹ CLARKE, 1997, s. 99, para. 33a(i).

¹¹⁴⁰ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 300; KIRAN, 2018, s. 250.

¹¹⁴¹ İLYASOV, 2019, s. 122; YILMAZ, 2009, s. 140; AKINCI, 1999, s. 73.

¹¹⁴² İREN, 2021, s. 29, 35.

¹¹⁴³ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 182.

¹¹⁴⁴ CMR m.14/2 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Bununla beraber, koşullar yükün sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlıyor ise ve taşımacı 12 nci madde hükümleri gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden uygun bir zaman içinde talimat alamamış ise, yüke tasarruf etme hakkına sahip kişinin yararlarına en uygun görülen önlemleri almakla yükümlüdür.*”

¹¹⁴⁵ CMR m.14/2 hükmünde yer alan “*reasonable time*” kavramının her bir somut olayın özelliklerine göre değerlendirileceğine dair bkz. CÖMERT VAROL, 2020, s. 74; İLYASOV, 2019, s. 131, dn. 432; MESSENT/GLASS, 2000, s. 101, dn. 80.

¹¹⁴⁶ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 182.

¹¹⁴⁷ AKINCI, 1999, s. 74, 227. Talimatların CMR m.12/5(b) hükmünde belirtildiği kapsamda mümkün ve makul olması gerektiğine dair bilgi için bkz. İLYASOV, 2019, s. 130; AKINCI, 1999, s. 74. Taşıyıcıya verilen

ve eşyayı taşıma senedinde öngörülenden farklı şekilde taşınmasına ilişkin kendisine talimat verilmesi üzerine eşyayı bu şekilde taşıyabilecektir.¹¹⁴⁸ Talimat talebi herhangi bir şekil şartına tabi değildir.¹¹⁴⁹ Talimat için de bir şekil şartı söz konusu değildir.¹¹⁵⁰ Bu talimat, CMR m.14 hükmü anlamında eşya üzerindeki tasarruf hakkının bir kullanım şeklidir ve taşıyıcının bu talimata uygun hareket etmesi gereklidir.¹¹⁵¹ CMR m.14 kapsamına giren bir taşıma engeli söz konusuysa ve taşıyıcı eşyanın boşaltılması yönünde talimat almışsa, bu durumda bu sözleşme CMR m.2 kapsamında olacak ve taşıma sözleşmesine CMR hükümleri uygulanacaktır.¹¹⁵²

CMR m.14/1 hükmünde belirtilen eşya üzerinde tasarruf yetkisi olan kişinin de tespit edilmesi gereklidir. Eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip kişi taşıyıcıya talimat verecektir.¹¹⁵³ Buna göre bu yetki öncelikle gönderendedir ve gönderen, CMR m.12/1¹¹⁵⁴ hükmü uyarınca taşımanın durdurulmasını isteme, teslim yerini değiştirme veya taşıma senedinde alıcı olarak gösterilen kişiden başka bir kişiye teslim edilmesi emrini verme yetkilerine sahiptir.¹¹⁵⁵ Ancak CMR m.12/2¹¹⁵⁶ hükmü uyarınca eşya üzerinde tasarruf yetkisi, taşıma senedinin ikinci nüshasının verildiği veya eşyaların teslim yerine varmasından sonra makbuz karşılığında kendisine taşıma senedinin ikinci nüshasını ve eşyanın teslim edilmesini istediği andan itibaren gönderilene geçmektedir.¹¹⁵⁷ Ayrıca eğer taşıma senedine gönderenin talimat verme yetkisinin gönderilene devredildiğine veya gönderilene ait olduğuna ilişkin bir beyanın yazılmış olması durumunda taşıma senedinin düzenlenmesi ile talimat verme yetkisi gönderilende olacaktır.¹¹⁵⁸ CMR m. 12/2 ve m.12/3¹¹⁵⁹ hükümlerinde üç durumda talimat verme yetkisinin gönderilende olduğu düzenlenmiştir.¹¹⁶⁰ Bu durumda taşıyıcıya talimat verme yetkisi gönderilende olacaktır.

talimatların CMR m.12/5(b) hükmüne uygun olması durumunda taşıyıcının bu talimatlara uygun davranmakla yükümlü olduğuna dair bilgi için bkz. İLYASOV, 2019, s. 130-131; KIRAN, 2018, s. 229. Ayrıca CMR m.12/5(c) hükmüne de uygun olması gerektiğine dair bilgi için bkz. KIRAN, 2018, s. 229.

¹¹⁴⁸ AKINCI, 1999, s. 227.

¹¹⁴⁹ İLYASOV, 2019, s. 124.

¹¹⁵⁰ ERDEM, 2022, s. 214; KIRAN, 2018, s. 251, dn. 730.

¹¹⁵¹ İLYASOV, 2019, s. 127.

¹¹⁵² DAĞ, 2010, s. 9, dn. 22.

¹¹⁵³ İLYASOV, 2019, s. 124.

¹¹⁵⁴ CMR m.12/1 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Gönderici, özellikle taşımayı durdurmasını, teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başkasına teslim etmesini istemek suretiyle yüke tasarruf etmek hakkına sahiptir.”

¹¹⁵⁵ İLYASOV, 2019, s. 124; KIRAN, 2018, s. 225-226.

¹¹⁵⁶ CMR m.12/2 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Sevk mektubunun ikinci nüshası alıcıya verildiği veya alıcı, madde 13 paragraf 1’de belirlendiği gibi hakkını kullandığı zaman göndericinin tasarruf hakkı ortadan kalkar. O andan itibaren taşımacı alıcının emirlerine uyacaktır.”

¹¹⁵⁷ İLYASOV, 2019, s. 124; KIRAN, 2018, s. 226-227.

¹¹⁵⁸ KIRAN, 2018, s. 227.

¹¹⁵⁹ CMR m.12/3 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Bununla beraber, gönderici tarafından sevk mektubuna o yolda bir not yazılmış ise, sevk mektubunun düzenlenmesinden sonra tasarruf hakkı alıcıya aittir.”

¹¹⁶⁰ KIRAN, 2018, s. 226.

CMR m.14/2 hükmünde taşıyıcının uygun bir zaman içinde talimat alamadığı durumda eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip kişinin yararlarına “*en uygun görülen önlemleri*” almakla yükümlü olduğu düzenlendiği için bu kavramın kapsamının tespit edilmesi gereklidir. Doktrinde bu durumda en uygun önlemlerin, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen ve eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip kişinin menfaati gözetilerek alınan önlemler olduğu ifade edilmiştir.¹¹⁶¹ Doktrinde ayrıca CMR m.14/2 hükmünde “...*he shall take such steps as seen to him to be in the best interests...*” ifadesinde yer alan “*shall*” ifadesine dikkat çekilmiş ve dolayısıyla taşıyıcıya bu konuda bir yükümlülük yüklendiği ve bu nedenle taşıyıcının tedbirleri almaması durumunda ortaya çıkan zararlardan dolayı sorumlu olacağı doktrinde belirtilmiştir.¹¹⁶² Tedbirlerin alınabilmesi için eşyanın boşaltılması veya başka bir araca yüklenmesi söz konusu olabilir ve bu durumlarda da CMR hükümleri uygulanacaktır.¹¹⁶³ Taşıyıcının talimat alamaması durumunda eşyalar üzerindeki genel koruma yükümlülüğü ortadan kalkmamaktadır.¹¹⁶⁴ Taşıyıcı bu durumda CMR m.16/2 ve m.16/3 hükmünde belirtilen şekilde önlemler alabilecek veya bu sayılanların dışında talimat vermeye yetkili kişinin daha lehine olan başka önlemler alabilecektir.¹¹⁶⁵ Taşıyıcı, eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip kişinin menfaatine en uygun olduğunu düşündüğü bir yöntem olarak eşyayı boşaltıp, karayolu taşıma aracı dışında başka bir taşıma aracına yüklemesi durumunda taşıma, CMR m.2/1 hükmü uyarınca CMR hükümlerine tabi olacaktır.¹¹⁶⁶ Bu nedenle CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için eşyanın araçtan diğer bir araca boşaltılarak yüklenmesi sonucunda kesinlikle CMR hükümlerinin uygulanmayacağı sonucuna varılamaz.¹¹⁶⁷ Dolayısıyla eşyanın boşaltılarak taşındığı her taşımanın CMR m.2 kapsamının dışında olduğu söylenemez. CMR m.14 kapsamında bir taşıma engeli nedeniyle eşyanın boşaltılması halinde taşıma CMR m.2 kapsamında olacaktır.

Doktrinde ayrıca eşyanın boşaltılması durumunda bu durumun CMR m.14/2 hükmü kapsamında mı yoksa CMR m.16/2 hükmü kapsamında mı olduğunun tespit edilmesinin gerekli olduğuna yer verilmiş, buna göre eğer bu işlem, eşyanın taşıma senedinde öngörüldüğünden farklı bir şekilde taşınması amacıyla gerçekleştiriliyorsa CMR m.14/2 hükmü kapsamında olduğu belirtilmiştir.¹¹⁶⁸ Ancak taşıyıcı isterse eşyayı CMR m.14/2 kapsamında değil, CMR m.16/2 hükmü kapsamında boşaltıp, taşımayı sonlandırabilecektir.¹¹⁶⁹

¹¹⁶¹ İLYASOV, 2019, s. 132. Makul bir taşıyıcının davranışının beklendiğine dair bkz. YILMAZ, 2009, s. 145.

¹¹⁶² YILMAZ, 2009, s. 144.

¹¹⁶³ AKINCI, 1999, s. 40.

¹¹⁶⁴ İLYASOV, 2019, s. 132; AKINCI, 1999, s. 78, 227.

¹¹⁶⁵ KIRAN, 2018, s. 253.

¹¹⁶⁶ İLYASOV, 2019, s. 53.

¹¹⁶⁷ ERDİL, 2020, s. 69.

¹¹⁶⁸ İLYASOV, 2019, s. 132.

¹¹⁶⁹ İLYASOV, 2019, s. 132; YILMAZ, 2009, s. 145.

Doktrinde bir görüş uyarınca taşıyıcının, kural olarak, eşyayı başka karayoluyla taşıma araçlarına aktarmasının serbest olduğu ancak talimat almadan eşyayı bir başka taşıma şekline tabi taşıma aracına boşaltamayacağı ve bu durumda CMR m.2 hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun CMR hükümlerine göre belirleneceği savunulmaktadır.¹¹⁷⁰ Doktrindeki bir başka görüş ise eşyanın başka bir taşıma türü ile taşınması amacıyla karayolu taşıma aracından boşaltılması durumunda CMR'nin uygulanmayacağı belirtilmiştir.¹¹⁷¹ Ayrıca sözleşme uyarınca eşyanın depoya bırakılması durumunda CMR'nin uygulanacağına yer verilmiştir.¹¹⁷² Eşyanın başka bir taşıma aracına boşaltılarak taşınması durumunda eşyanın boşaltılması CMR m.14 kapsamında bir taşıma engeli nedeniyle gerçekleşmediyse, bu taşıma CMR m.2 hükmü kapsamında bir taşıma olmayacaktır.

Doktrinde ayrıca tarafların arasında karayolu taşıma sözleşmesinin kararlaştırıldığı durumda eşyanın boşaltılarak başka bir taşıma aracına aktararak taşınması durumunda taşıyıcının sorumluluğunun hangi hükümlere tabi olacağı incelenmiştir. Buna göre tarafların arasındaki sözleşmenin esas alınacağı, sözleşmede karayoluyla taşımadan başka bir taşıma aşaması öngörülmediği ancak eşyanın başka bir taşıma şekline tabi araca aktarıldığı durumlarda sözleşmeye aykırılık nedeniyle CMR m.17 hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olacağı belirtilmiştir.¹¹⁷³

c. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hangi Hükümlere Göre Belirleneceğine Dair İnceleme

CMR m.2/1 hükmünün ikinci cümlesi şu şekildedir: “*Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşımacısının bir fiil veya ihmalden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, Karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre, eğer sözkonusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir.*” Dolayısıyla bu hükümde taşıyıcının sorumluluğunun hangi hükümlere göre belirleneceği, bu hükümde öngörülen şartların söz konusu olup olmamasına göre değişmektedir. Çalışmanın bu bölümünde bu şartlar incelenmektedir. Kayıp, hasar veya gecikmenin, taşıyıcının davranışından kaynaklanmaması, diğer taşıma araçlarıyla taşıma

¹¹⁷⁰ İREN, 2021, s. 35.

¹¹⁷¹ YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4021.

¹¹⁷² YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4021.

¹¹⁷³ İREN, 2021, s. 35.

aşamasında meydana gelmesi, diğer taşıma araçlarıyla taşıma nedeniyle meydana gelmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğu CMR hükümlerine göre belirlenmeyecektir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğunun hangi hükümlere göre belirleneceğini düzenleyen “...söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir” ifadeleri ile kastedilmek istenenin ne olduğu çalışmanın bu bölümünde incelenmektedir. Böylece taşıyıcının sorumluluğuna hangi hükümlerin uygulanacağı tespit edilmektedir. Ayrıca CMR m.2/1 hükmünün son cümlesinde öngörülen bu koşulların bulunmaması durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun CMR’ye göre belirleneceği düzenlenmektedir.

aa. Kayıp, Hasar veya Gecikmenin Taşıyıcının Davranışından Kaynaklanmaması

Taşıyıcının davranışı nedeniyle kayıp, hasar veya gecikmenin meydana gelmemiş olması gereklidir. Aksi takdirde, taşıyıcı CMR m.2 uyarınca CMR hükümlerine göre sorumlu olacaktır. Örneğin, karayolu taşıyıcısı tarafından yüklemenin hatalı olması nedeniyle eşya deniz yoluyla taşıma aşamasında hasara uğramışsa taşıyıcının sorumluluğu CMR hükümlerine göre belirlenecektir.¹¹⁷⁴ Bu davranışlara diğer örnekler olarak doktrinde eşyanın taşıyıcı tarafından hatalı istif, aracın el freninin çekilmemiş veya kilitlenmemiş olması¹¹⁷⁵, kara taşıma aracının frenlerinin tutmaması, kara taşıma aracından kaynaklanan bir yangının Ro-Ro taşıması sırasında meydana gelmesi, eşyanın yüklü olduğu aracın Ro-Ro gemisinin bordasında taşınırken ıslanması ve kara taşıma aracının ıslanma zararını engelleyecek nitelikte olmaması¹¹⁷⁶ şeklinde sayılmıştır.

Türk mahkemelerinin çeşitli kararlarında taşıyıcının hangi durumlarda sorumluluğunun söz konusu olacağına yer verilmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin kararına konu olan somut olayda gemide çıkan yangın nedeniyle eşya araçla birlikte yanarak zayı olmuş ve Yargıtay kararında tır yükünün boşaltılmadan Ro-Ro gemisine yüklendiği için uyuşmazlığın CMR hükümlerine göre çözülmesi gerektiğine, CMR m.17/2 hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için kusurunun olmadığını kanıtlaması gerektiğine yer vermiştir.¹¹⁷⁷

¹¹⁷⁴ ERDİL, 2020, s. 71.

¹¹⁷⁵ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 189-190.

¹¹⁷⁶ İREN, 2021, s. 31, dn. 131.

¹¹⁷⁷ Yargıtay 11. HD., E. 2012/15448, K. 2013/15829, T. 16.9.2013 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir başka kararında eşyanın İstanbul'dan Belçika'ya taşınması taahhüt edildiği, taşımanın İstanbul ve Trieste arasının deniz yolu ile yapıldığı, eşyanın kamyonla ve boşaltılmadan taşındığı, geminin yangın nedeniyle tam ziyaa uğradığını belirtilmiş, uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanacağı ve taşıyıcının sorumluluğunun CMR m.17 hükmü uyarınca tespit edileceğine karar verilmiştir.¹¹⁷⁸ Taşıyıcının ziya veya hasara neden olan olay bakımından kendisine atfedilebilecek bir kusurun bulunmadığını ispat etmesi gerektiği, “deneyimli ve basiretli” bir taşıyıcının göstermesi gereken özen ve tedbire rağmen bu sonucun ortaya çıkacak olması durumunda taşıyıcının sorumlu olmadığı, genel olarak gerekli dikkat ve özeni gösterdiğini kanıtlamasının yeterli olmadığı belirtilmiştir. Ro-Ro gemisinde çıkan yangın nedeniyle oluşan zararın basiretli bir tacirin göstermesi gereken özen ile önleyebilip önleyemeyeceği zararlardan olup olmadığı, CMR m.17/2 hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulup kurtulamayacağını Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından değerlendirilmediğine yer verilerek kararı bozmuştur.

Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından verilen karar da taşıyıcının kusurunun tespitine ilişkin olup, karara konu olan somut olayda eşyalar feribotun aşırı sallanması nedeniyle devrilmiş ve kırılmıştır.¹¹⁷⁹ Davacı, davalının karayolu taşıyıcısı olarak üstlendiği taşımada kendi iradesi ile deniz yolunu seçtiği için hukuki sonuçlarına katlanması gerektiğini belirtmiştir. Davalı ise en güvenli yol olarak deniz yoluyla taşımanın tercih edildiğini, geminin hareket etmesinden üç saat sonra fırtınanın çıktığını, araçların gemide sabitlenmemesi nedeniyle deniz taşıyanının sorumlu olabileceğini savunmuştur. Dolayısıyla deniz yoluyla taşıma aşamasında meydana gelen zararlardan davalının kusurlu olup olmadığına ilişkin uyuşmazlık söz konusu olmuştur. Üç ayrı bilirkişi heyetinin raporunda deniz yoluyla taşıma seçimi nedeniyle davalının kusurundan bahsedilemeyeceği, araçta yapılan yükleme, istifleme, sabitlemenin kusurlu olması nedeniyle hasarın meydana geldiği belirtilmiştir. Mahkeme de üçüncü raporda belirtildiği şekilde CMR m.17/4 ve m.17/5 hükümlerini dikkate alarak taşıyıcının kusurunun %25 olduğunu kabul ederek bu heyet raporunda tespit edilen miktar üzerinden davanın kısmen kabulüne hükmetmiştir.

Taşıyıcının davranışı değerlendirilirken sadece kendisinin değil ayrıca sorumlu olduğu kişilerin de olumlu veya olumsuz davranışının da bu kapsamda olduğu doktrinde belirtilmiştir.¹¹⁸⁰ Kayıp, hasar veya gecikmenin karayolu taşıyıcısının veya adamlarının fiil

¹¹⁷⁸ Yargıtay 11. HD., E. 2019/236, K. 2020/3732, T. 1.10.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

¹¹⁷⁹ Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2015/536, K. 2018/457, T. 3.5.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

¹¹⁸⁰ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 189.

veya ihmalden kaynaklandığını ispatlayarak sorumluluğun CMR'ye tabi kılınabileceği doktrinde savunulmaktadır.¹¹⁸¹ Bu durumda taşıyıcı CMR m.17 kapsamında sorumlu olacaktır.¹¹⁸² Doktrinde CMR m.3¹¹⁸³ hükmüne dikkat çekilmiş, bu hüküm uyarınca taşıyıcının, çalıştırdığı kişiler ve hizmetlerinden yararlandığı kişilerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sorumlu olacağının öngörüldüğü ve sorunun CMR m.2/1 hükmü kapsamında CMR m.3 uyarınca taşıyıcının sorumluluğuna gidilip gidilemeyeceği olduğu belirtilmiştir.¹¹⁸⁴ Bu noktada taşıyanın, taşıyıcının ifa yardımcısı olarak sayılıp sayılamayacağı tartışmalıdır. Doktrinde bir görüş uyarınca taşıyanın, taşıyıcının ifa yardımcısı olarak sayılmayacağı çünkü aksi takdirde CMR m.2 uyarınca taşıyıcının, taşıyan gibi sorumlu olmasının imkansız olacağı ve CMR m.2 hükmündeki sorumluluğa dair özel hükmün işlevsiz hale geleceği savunulmuştur.¹¹⁸⁵ Bu görüş uyarınca taşıyıcının, taşıyandan sorumlu olduğu kabul edilirse taşıyıcının kayıp, hasar veya gecikmeden çoğu davada sorumlu olacağı, hasarın ancak ne taşıyıcı, ne taşıyan ne de bu kişilerin çalıştırdığı kişilerden kaynaklanan, örneğin, tamamen başka bir geminin kusuru ile o gemiyle çarpışması durumunda sorumlu olmayacağı, hükmün bu şekilde lafzi yorumunun CMR m.2/1 hükmünün amacını yok edeceği savunulmuştur.¹¹⁸⁶ Diğer taşıma aracına ilişkin hizmet gören ifa yardımcılarının (örneğin, alt taşıyıcı veya onun adamları) neden olduğu kayıp, hasar veya gecikme durumunda diğer taşıma aracına özel rejimin uygulanması gerektiği, aksi takdirde bu düzenlemenin anlamının kalmayacağı savunulmuştur.¹¹⁸⁷ Doktrinde diğer görüş uyarınca ise taşıyıcının alt taşıma sözleşmesi yapmış olduğu başka bir tür taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcısının hareket ve ihmallerinden CMR m.3 hükmü uyarınca sorumlu olduğu savunulmuştur.¹¹⁸⁸

Doktrinde taşıyıcının davranışının zararın tek sebebi olması aranmamaktadır.¹¹⁸⁹ Taşıyıcının davranışının zararın nedenleri arasında bulunması yeterlidir.¹¹⁹⁰ Doktrinde CMR m.2 hükmünde kusurdan bahsedilmediği için taşıyıcının zarara neden olan davranışının kusurundan kaynaklanmasının gerekmediği ancak kusursuz olmasının taşıyıcının CMR hükümlerine göre tayin edilecek sorumluluğuna ilişkin olarak CMR m.17 hükmü uyarınca

¹¹⁸¹ COŞKUN, 2018, s. 166.

¹¹⁸² İREN, 2021, s. 31, dn. 131.

¹¹⁸³ CMR m.3 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından taşımacı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.*”

¹¹⁸⁴ YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4024.

¹¹⁸⁵ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 190.

¹¹⁸⁶ CLARKE, 1997, s. 44, para. 15.

¹¹⁸⁷ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 110.

¹¹⁸⁸ YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4024.

¹¹⁸⁹ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 190.

¹¹⁹⁰ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 190.

sorumluluktan kurtulmasını sağlayabileceği belirtilmiştir.¹¹⁹¹ Doktrinde bir başka görüş uyarınca ise taşıyıcı, kayıp, hasar veya gecikmenin kendi fiil veya ihmalden kaynaklanmadığını ispatlayabildiği durumda sorumluluğu CMR uyarınca değil o taşımaya uygulanacak düzenlemenin emredici hükümleri çerçevesinde belirlenecektir.¹¹⁹² Taşımaya uygulanacak emredici hükümlerin bulunmaması durumunda ise taşıma CMR m.2/1 hükmü uyarınca CMR hükümlerine tabi olacaktır.¹¹⁹³

bb. Kayıp, Hasar veya Gecikmenin Diğer Taşıma Araçlarıyla Taşıma Aşamasında Meydana Gelmesi

CMR m.2 hükmü uyarınca CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için meydana gelen kayıp, hasar veya gecikmenin karayolunda taşıma sırasında değil diğer taşıma araçları ile taşınması sırasında ve bu nedenle oluştuğunun kanıtlanması gereklidir.¹¹⁹⁴ Bu noktada öncelikle, diğer taşıma araçları ile taşıma aşamasından ne anlaşılması gerektiği tespit edilmelidir. Bu sürecin kapsamı bakımından doktrinde “*taşıtın, diğer taşıma aracına yüklenmeye başladığı andan boşaltılmasının tamamlandığı ana kadar devam eder*” şeklinde belirtilmiştir.¹¹⁹⁵ Yüklemenin taşıtın, diğer taşıma aracının hakimiyet alanına girdiğinde başladığı, boşaltmanın ise hakimiyet alanından çıktığı anda tamamlandığına yer verilmiştir.¹¹⁹⁶ Bu çalışmada karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk incelendiği için deniz yoluyla taşıma aşamasının sınırları tespit edilecektir. Doktrinde eşya yüklü taşıma aracının hakimiyetinin kimde olduğuna göre aşamaların sınırlarının belirleneceği ve taşıma aracının gemiye, hangara alınmış olmasına veya yükleme işlemlerinin başlamasına ya da geminin hareket etmesi şartına bağlı olmadığı belirtilmiştir.¹¹⁹⁷ Aracın liman sahasına girmiş olması yeterli olmayıp deniz yoluyla taşımayı üstlenenin hakimiyetine girmiş olması gereklidir.¹¹⁹⁸ Ro-Ro taşıması bakımından eşya yüklü taşıma aracının taşıyana teslimiyle taşıma aşamasının

¹¹⁹¹ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 190.

¹¹⁹² İLYASOV, 2019, s. 53-54.

¹¹⁹³ İLYASOV, 2019, s. 54.

¹¹⁹⁴ Kayıp, hasar veya gecikmenin diğer tür taşıma sırasında ve diğer tür taşımaya özgü bir durumdan kaynaklanmasının bir arada oluşmasının gerekli olup olmadığı veya yalnızca birinin oluşmasının yeterli olup olmadığı doktrinde tartışılmış ve CMR madde metninde iki kavram arasında “ve” bağlacının kullanıldığı ve iki şartın bir arada gerçekleşmesinin arandığının savunulabileceği belirtilmiştir. Buradaki önemli noktanın illiyet bağı olduğu, eğer diğer tür taşıma aracı kullanılmıyorsa zarar meydana gelmeyecekti ise karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bakımından CMR hükümleri uygulanmayacaktır. Bu noktada ayrıca karayolu taşıyıcısının fiili ve ihmalinin zarara neden olmamış olması aranmaktadır. Bkz. YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4045-4026.

¹¹⁹⁵ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 109.

¹¹⁹⁶ KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 109; COŞKUN, 2018, s. 165.

¹¹⁹⁷ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 191.

¹¹⁹⁸ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 192.

başladığı kabul edilmektedir.¹¹⁹⁹ Bu nedenle olay limanda meydana gelse bile taşıyanın hakimiyetinde iken gerçekleşmiş ise gemiyle taşıma aşamasında gerçekleştiği kabul edilmektedir.¹²⁰⁰ Bu konuda *Thermo Engineers Ltd and Anhydro A/S v Ferrymasters Ltd*¹²⁰¹ kararına konu olan uyuşmazlıkta hasar, aracın geminin güvertesine girmesi aşamasında gerçekleşmiş ve davacı, hasara ilişkin taleplerine CMR hükümlerinin uygulanmasını talep etmiştir.¹²⁰² Davacı, karayoluyla taşıma aşamasının bitiş zamanının karayolu taşıma aracının gemiye yüklenmiş olduğu zamandan itibaren başlayacağını ve bu nedenle hasarın, römorkun kendi tekerlekleri üzerinde giderken oluşması nedeniyle taşıyıcının CMR hükümleri uyarınca sorumlu olacağını belirtmiştir.¹²⁰³ Hasarın meydana geldiği anda römorkun kendi tekerlekleri üzerinde gittiği, geminin hareketsiz olduğu ve aktif taşıma türü olmadığı gerekçeleri ile davacı, CMR'nin uygulanması gerektiğini savunmuştur.¹²⁰⁴ Neill J, taşıma aşamalarının başlangıcı ve bitişinin tespitinde somut olaya bakılması gerektiğini belirterek somut olayda hasarın meydana geldiği anda karayolu taşıma aracının “Orion” adlı gemiye yüklenmiş olduğunu belirtmiştir.¹²⁰⁵ Neill J, CMR'nin diğer taşıma konvansiyonları ile tutarlı olmayı amaçladığına, bu nedenle deniz yoluyla taşıma aşamasının ne zaman başladığının Lahey Kuralları uyarınca tespit edileceğine, Lahey Kuralları'nda deniz yoluyla taşımının yükleme faaliyetlerini de içerdiğine, somut olaya bakıldığında hasarın gerçekleşme anının deniz yoluyla taşıma aşamasında gerçekleştiği yönünde karar vermiştir.¹²⁰⁶ Neill J, CMR'nin tutarlı olma amacının yanı sıra CMR'de karayolu aşamasının ne zaman sona erdiğinin düzenlenmediğini belirtmiştir.¹²⁰⁷ Ancak bu karara yönelik eşyanın üzerindeki kontrolün tamamen taşıyıcıya geçmesi gerektiği nedeniyle doktrinde eleştiri bulunmaktadır.¹²⁰⁸ Belirtmek gerekir ki, eğer kayıp, hasar veya gecikmenin taşımının hangi aşamasında gerçekleştiği kanıtlanamıyor ise taşıyıcının sorumluluğu CMR hükümlerine göre belirlenecektir.

¹¹⁹⁹ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 192.

¹²⁰⁰ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 192.

¹²⁰¹ *Thermo Engineers Ltd and Anhydro A/S v Ferrymasters Ltd* [1981] 1 Lloyd's Rep. 200. *Thermo Engineers Ltd and Anhydro A/S v Ferrymasters Ltd* kararı hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 170-171, dn. 639; HOEKS, 2010, s. 92; YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4023-4024; AKINCI, 1999, s. 41; CLARKE, 1997, s. 42-43, para. 15. *Thermo Engineers Ltd and Anhydro A/S v Ferrymasters Ltd* kararı hakkında bilgi ve karar hakkında değerlendirmeler için bkz. MESSANT/GLASS, 2000, s. 51-57, paras. 2.20-2.35. Bu kararda zararın gemiyle taşıma sırasında sırasında gerçekleştiğinin kabul edildiğine dair bilgi için bkz. AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 191-192.

¹²⁰² Bu bilgi için bkz. AKINCI, 1999, s. 41.

¹²⁰³ Bu bilgi için bkz. YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4023-4024.

¹²⁰⁴ Bu bilgi için bkz. CLARKE, 1997, s. 43, para. 15.

¹²⁰⁵ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 92.

¹²⁰⁶ Bu bilgi için bkz. MESSANT/GLASS, 2000, s. 51, para. 2.20.

¹²⁰⁷ Bu bilgi için bkz. CLARKE, 1997, s. 43, para. 15.

¹²⁰⁸ YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4024, dn. 24.

cc. Kayıp, Hasar veya Gecikmenin Diğer Taşıma Araçlarıyla Taşıma Nedeniyle Meydana Gelmesi

Kayıp, hasar veya gecikmeye neden olan olayın denizciliğe özgü bir tehlike veya riziko niteliğinde olmasının gerekmediği doktrinde savunulmaktadır.¹²⁰⁹ Örneğin, yangının geminin elektrik sistemindeki bir arıza nedeniyle çıkması durumunda deniz yoluyla taşıma sırasında ve nedeniyle oluşan bir zarar olduğu ifade edilmiştir.¹²¹⁰ Kayıp, hasar veya teslimde gecikme ile olay arasında uygun illiyet bağının bulunmasının yeterli olduğu belirtilmiştir.¹²¹¹ Yargıtay, bu şekilde bir bağın varlığının iddia ve ispat edilememesi durumunda CMR hükümlerini uygulamaktadır. Buna göre Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin yakın tarihli kararlarından birinde taşımanın Türkiye ile Belçika arasında yapılacağı kararlaştırılmış, taşımanın Türkiye-İtalya arasındaki aşaması eşyanın Ro-Ro gemisine yüklenerak deniz yolu ile yapılmış, gemide meydana gelen yangın sebebiyle eşya tamamen yanmıştır.¹²¹² Yargıtay, taşımanın bir kısmı deniz yoluyla yapılmış ve zarar da bu aşamada meydana gelmiş olsa da eşyanın kamyon üzerinden boşaltılmamış olması ve CMR m.2 hükmünde belirtilen ayrık hallerin varlığının iddia ve ispat edilmemiş olması nedeniyle uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanacağına karar vermiştir.

CMR'nin taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümleri ile Lahey Kuralları'nın taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümleri kıyaslandığında Lahey Kuralları'nın taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümleri taşıyıcı bakımından daha lehe hükümler öngörmektedir.¹²¹³ Taşıyıcı bu durumda daha lehe sorumluluk hükümleri öngören bir rejime tabi olmak istediğinde CMR m.2 hükmünde düzenlenen kayıp, hasar veya teslimde gecikmenin kendisinin davranışı nedeniyle oluşmadığını, gemiyle taşıma sırasında ve bu taşıma nedeniyle meydana geldiğini ispat etmekle yükümlü olacaktır.¹²¹⁴ Eğer taşıyıcı, CMR m.2 uyarınca taşıyan gibi sorumlu olursa taşıyıcı ve taşıyan arasındaki sözleşme de bu hükümlere tabi olacağından rücu sorunu doğmayacaktır.¹²¹⁵

¹²⁰⁹ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 193; COŞKUN, 2018, s. 165.

¹²¹⁰ COŞKUN, 2018, s. 165. Yangının eğer karayoluyla taşıma aracının arızası nedeniyle meydana gelmiş ise taşımaya CMR'nin, gemideki arıza nedeniyle meydana gelmiş ise deniz taşımacılığına ilişkin özel rejimin uygulanacağına dair bilgi için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 109-110.

¹²¹¹ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 193.

¹²¹² Yargıtay 11. HD., E. 2021/1676, K. 2022/563, T. 24.1.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

¹²¹³ Örneğin, taşıyıcının tabi olacağı sorumluluk limiti, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin hükümler ve zamanaşımı konusunda Lahey Kuralları, CMR'ye göre taşıyıcının daha lehine hükümler öngörmektedir.

¹²¹⁴ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 189, 195.

¹²¹⁵ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 188, 196.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta yangının nedeni ile ilgili herhangi bir tartışma söz konusu olmamış ve Mahkeme, CMR hükümlerini uygulamıştır.¹²¹⁶ Buna göre İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta davacının sigortalısı ile davalı taşıyıcı arasında taşıma sözleşmesi akdedilmiş ve taşıma sözleşmesinde taşıyıcının sorumluluğunun CMR hükümlerine tabi olacağı kararlaştırılmıştır. Davaya konu uyuşmazlıkta eşyalar İzmir ve Bursa'dan taşıyıcıya ait kamyonlara yüklenmiş, kamyonlar Yunanistan'da limanda Ro-Ro gemisine bindirilmiş ve daha sonra gemide çıkan yangın sonucunda eşyalar zayi olmuştur. İlk Derece Mahkemesi, taşıma sözleşmesinin karayolu taşımasına ilişkin olması nedeniyle davalı taşıyıcının sorumluluğunun CMR hükümlerine göre tespit edilmesi gerektiğine karar vermiştir. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi, malların yüklü olduğu tırların Yunanistan'da limanda gemiye yüklendiğini, eşyaların gemiye boşaltılmadığını ve bu sırada meydana gelen yangın sonucu hasarın oluştuğunu belirterek, CMR hükümlerinin uygulanacağına karar vermiş ve istinaf başvurusunun esastan reddine hükmetmiştir.

İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut olayda milletlerarası taşıma söz konusu olup, eşyaları taşıyan araç, daha sonra gemiye yüklenmiş, limana varmış ancak eşyalar taşıma sırasında hasara uğramıştır. Davacı, sigortalısına hasar bedelinin ödendiği, davalı aleyhine icra takibine geçildiği, davalının takibe itiraz ettiği belirtilmiş, davacı tarafından itirazın iptaline, icra inkar tazminatına, yargılama masraflarına, vekalet ücretinin davalıdan tahsil edilmesi yönünde talep söz konusu olmuştur.¹²¹⁷ Davalı, dava konusunun milletlerarası taşıma olması nedeniyle CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğini belirtmiştir. Bilirkişi heyetinin sunduğu raporda taşımanın karayolu ve deniz yolundan oluşan bir taşıma olduğu ve CMR m.2 hükmü uyarınca CMR hükümlerinin uygulanması gerektiği, davalı tarafından sunulan raporda zararın sebebinin deniz yolu taşıması sırasında gerçekleşen kötü hava koşulları olduğu, yükün deniz yolu taşımasında meydana gelebilecek hava koşullarına uygun şekilde istiflenmediği, dorse içinde sabitlemenin düzgün yapılmadığı, davacının sunduğu raporda hasarın meydana geliş nedeninin hava koşulları nedeniyle yükün araç içinde devrilmesi şeklinde belirtilmiş, buna göre her iki raporda da ortak nokta olarak hasarın meydana gelme nedenlerinden birinin istifleme-bağlama problemi iken davalının raporunda ayrıca ambalajlama şekline de yer verilmiştir. Mahkeme, taşımanın “*kombine*” taşımacılık olduğunu, uyuşmazlığa

¹²¹⁶ İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/2427, K. 2019/90, T. 24.1.2019 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹²¹⁷ İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/1111, K. 2020/635, T. 24.11.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

CMR m.2 hükmü uyarınca CMR hükümlerinin uygulanacağını, dava konusu hasarlanmanın temel iki sebep nedeniyle meydana geldiğini belirtmiş ve uyuşmazlığın çözümü için CMR hükümlerini uygulamıştır. Dolayısıyla bu kararda hasarın meydana gelme sebepleri incelenmiş ve somut uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanmasına karar verilmiştir. Somut uyuşmazlıkta hasar, gemiyle taşıma aşamasında ve nedeniyle meydana gelmemiştir.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta karayolu ve deniz yolundan oluşan bir taşıma söz konusu olup, Mahkeme taşımanın CMR m.2 hükmü kapsamında bir taşıma olduğunu, hasarın deniz yoluyla taşıma aşamasında meydana geldiğini, eşyadaki ıslanmanın deniz yoluyla taşıma sırasında söz konusu olduğunu, eşyanın hasara uğramasında karayolu taşıyıcısının kusuru bulunmadığını belirtmiş ve TTK hükümlerinin uygulanmasına karar vermiştir.¹²¹⁸ Bu kararda Mahkeme, CMR m.2 hükmü kapsamında olan bir taşımayı tespit etmiş, hasarın deniz yoluyla taşıma sırasında söz konusu olduğunu ve karayolu taşıyıcısının kusuru bulunmadığını belirtmiş ancak Lahey Kuralları'nın somut uyuşmazlığa uygulanıp uygulanamayacağı değerlendirilmeden TTK hükümlerini uygulamıştır. Bu nedenle kanımızca bu karar eleştiriye açıktır.

Eşya taşımaları genelde konteynerler ile yapıldığı için kayıp, hasar veya gecikmenin taşımanın hangi aşamasında gerçekleştiğinin tespiti güçtür.¹²¹⁹ Doktrinde bir başka görüş ise bunun tespitinin kolay olduğu, buna göre örneğin, ambalajların içinde deniz suyu bulunması durumunda iki olasılığın söz konusu olabileceği ve birinci olasılıkta eşyaların taşıma aracına deniz taşımaya uygun olmayan bir şekilde yüklenmesi nedeniyle zararın meydana geldiği ve zararın karayolu taşıyıcısının ihmali nedeniyle söz konusu olduğu, ikinci olasılıkta ise taşıma aracının kendisinin gemiye yanlış yüklenmesi nedeniyle zararın meydana gelmesi olduğu ve bu durumda zararın, deniz yoluyla taşıma aşamasında ve deniz taşımacılığına özgü bir nedenle olduğu belirtilmiştir.¹²²⁰ Diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle kayıp, hasar veya gecikmenin gerçekleştiği kanıtlanır ise bu durumda taşıyıcının sorumluluğuna CMR m.17 vd. hükümleri uygulanmayacaktır. Karayolu taşıma aracı başka bir taşıma aracının üzerindeyken, hasarın meydana gelmesi durumunda karayolu taşıyıcısının sorumluluğu sanki taşıyıcı ve yük ilgilisi arasında hasarın meydana geldiği taşıma aşamasına ilişkin bir sözleşme yapılmış gibi tespit edilecektir.¹²²¹ Doktrinde şu şekilde bir örnek verilmiştir: İstanbul'dan Almanya'ya gerçekleştirilecek bir taşımanın Ro-Ro şekilde yapılacak Pendik ve Trieste arası aşamasında

¹²¹⁸ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/133, K. 2020/217, T. 7.10.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹²¹⁹ HOEKS, 2010, s. 4.

¹²²⁰ YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4025.

¹²²¹ İREN, 2021, s. 30.

hasarın meydana gelmesi durumunda CMR hükümleri uygulanacak ancak taşıyıcının deniz yoluyla taşıma aşamasındaki sorumluluğu, deniz yoluyla taşımaya ilişkin düzenlemeler dikkate alınarak tespit edilecektir.¹²²² Bu durumda sanki taşıyıcı ile yük ilgilisi arasında deniz yoluyla taşımaya ilişkin sözleşme kurulmuş gibi kabul edileceğine yer verilmiştir.¹²²³

dd. Sözleşmenin “Gelenekleşmiş Hükümlere Göre” Belirlenmesi ve Tartışmalar

Kayıp, hasar veya gecikmenin, taşıyıcının davranışından kaynaklanmaması, diğer taşıma araçlarıyla taşıma aşamasında meydana gelmesi, diğer taşıma araçlarıyla taşıma nedeniyle meydana gelmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğunun hangi hükümlere göre belirleneceği CMR m.2/1 hükmünde öngörülmüştür. Bu durumda “...söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir” şeklinde bir ifadeye yer verilmiş olup, bu ifadenin ne anlama geldiğinin incelenmesi gereklidir.

CMR resmi Türkçe tercümesinde taşıyıcının sorumluluğuna uygulanacak hükümlere ilişkin karayolu taşıma aracından farklı bir taşıtın taşıyıcısı ile gönderen arasında bir sözleşme yapılmış sayılacağı ve bu sözleşmenin “gelenekleşmiş hükümlere göre” belirleneceği düzenlenmiştir. Doktrinde ise *Kendigelen* ve *Aydın*’ın yaptığı çeviride bu ifade yerine “*emredici hükümlerine göre*” ifadesine yer verilmiştir.¹²²⁴ CMR’nin orijinal dilleri CMR m.51¹²²⁵ uyarınca İngilizce ve Fransızca şeklindedir. Bu hüküm uyarınca her iki dil eşit derecede bağlayıcıdır. CMR’nin İngilizce orijinal metninde “*conditions prescribed by law*” ifadesi bulunmaktadır. Buna göre bu ifade doktrinde, sözleşmenin tabi olacağı kanuni rejime ilişkin şartların bulunmasının yeterli olduğu, tabi olunacak sorumluluk hükümlerinin emredici

¹²²² İREN, 2021, s. 30-31.

¹²²³ İREN, 2021, s. 30.

¹²²⁴ *Kendigelen* ve *Aydın*’ın m.2/1 hükmüne ilişkin yaptığı çevirinin ilgili kısmı şu şekildedir: “...karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu antlaşmaya göre değil, diğer tür taşımanın taşıyıcısı ile gönderen arasında diğer taşıma aracı ile yapılan taşıma için geçerli olan hukukun emredici hükümlerine göre bir sözleşme yapılmış olsaydı, o tür taşımanın taşıyıcısı ne şekilde sorumlu tutulacak idiyse ona göre belirlenir...” Bu çeviri için bkz. KENDİGELEN/AYDIN, 2002, s. 500. Bu çevirinin hükmü, resmi çeviriden daha iyi ifade ettiğine dair görüş için bkz. YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4018. Ayrıca bu durumun, uygulanabilirlik ve ticari gerçeklere daha uygun olduğuna dair görüş için bkz. YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4027, 4033. Bu nedenle diğer tür taşımaya ilişkin kanun veya konvansiyonların emredici hükümlerinin uygulanması gerektiğine dair bkz. YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4033.

¹²²⁵ CMR m. 51 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “31 Ağustos 1956’dan sonra anlaşmanın aslı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine sunulacak ve o da bunun tasdikli suretlerini madde 42, 1 ve 2. paragraflarda belirtilen ülkelere iletecektir.

Kİ BUNUN KANITI OLARAK gerektiği şekilde ona yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, bu Sözleşmeyi imzalamıştır.

Bugün, Bindokuzyüzellialtı yılının Mayıs ayının Ondokuzuncu günü, Cenevre’de, İngilizce ve Fransızca dillerinde tek bir nüsha olarak ve her metin eşit derecede geçerli olmak üzere düzenlenmiştir.”

nitelikte olmasının gerekmediği şeklinde yorumlanmıştır.¹²²⁶ CMR'nin orijinal Fransızca metninde ise “*kanunun emredici hükümleri*” (“*dispositions impératives de la loi*”) şeklinde bir düzenleme söz konusu olduğu için doktrinde bu konuda uygulanacak rejimin emredici nitelikte olup olmaması gerektiğinin tespit edilmesi gerektiği savunulmuştur.¹²²⁷

Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi¹²²⁸ (VCLT) m.33¹²²⁹ hükmünde iki veya daha fazla dilde orijinal olarak düzenlenen anlaşmaların yorumuna ilişkin bir düzenleme bulunmaktadır.¹²³⁰ Milletlerarası eşya taşıma konvansiyonlarının pek çoğu birden fazla dilde orijinal olarak düzenlenmiştir.¹²³¹ VCLT m.33/3 hükmünde bütün orijinal metinlerde düzenlenen kavramların aynı anlama geldiği düzenlenmiştir ancak Fransızca orijinal metninde yer alan “*dispositions impératives*” kavramıyla İngilizce orijinal metninde yer alan “*conditions prescribed by law*” doktrinde farklı yorumlara neden olmuştur.¹²³² İngilizce metinde o konuda düzenleme yapılmış olmasının yeterli olduğuna dair bir ifadeye yer verilmiş, Fransızca metinde ise emredici bir düzenlemenin gerekli olduğuna dair bir ifadeye yer verilmiştir.¹²³³ Buna göre Fransızca orijinal metnin, İngilizce orijinal metnine göre daha dar olduğu savunulmuştur.¹²³⁴ Anlaşmanın bütün orijinal metinlerin eşit şekilde dikkate alınması gerektiği ve yeknesak bir yorum yapabilmek için bütün bu metinlerin dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir.¹²³⁵ Doktrinde VCLT m.31 ilâ m.33 hükümlerinin konvansiyon hükümlerinin yorumlanmasında dikkate alınacağı ve VCLT, CMR'den sonra yürürlüğe girmiş olsa da¹²³⁶, önceden mevcut olan

¹²²⁶ AKSOY, 2019, s. 197.

¹²²⁷ AKSOY, 2019, s. 197.

¹²²⁸ Vienna Convention on the Law of Treaties (1969). VCLT orijinal İngilizce metni için bkz. Vienna Convention on the Law of Treaties https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf Erişim Tarihi: 15.02.2024.

¹²²⁹ VCLT m.33: “1. When a treaty has been authenticated in two or more languages, the text is equally authoritative in each language, unless the treaty provides or the parties agree that, in case of divergence, a particular text shall prevail.

2. A version of the treaty in a language other than one of those in which the text was authenticated shall be considered an authentic text only if the treaty so provides or the parties so agree.

3. The terms of the treaty are presumed to have the same meaning in each authentic text.

4. Except where a particular text prevails in accordance with paragraph 1, when a comparison of the authentic texts discloses a difference of meaning which the application of articles 31 and 32 does not remove, the meaning which best reconciles the texts, having regard to the object and purpose of the treaty, shall be adopted.”

¹²³⁰ HOEKS, 2010, s. 141.

¹²³¹ HOEKS, 2010, s. 141.

¹²³² HOEKS, 2010, s. 141-142.

¹²³³ DAĞ, 2010, s. 10, dn. 30.

¹²³⁴ HOEKS, 2010, s. 142.

¹²³⁵ HOEKS, 2010, s. 142. Bu duruma istisnaların ise anlaşmanın kendisinin, farklılık durumunda bir anlaşmanın öncelikli olacağını belirtmiş olması hali veya tarafların, farklılık durumunda bir anlaşmanın öncelikli olarak uygulanacağına dair anlaşmaları olduğuna dair bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 142.

¹²³⁶ VCLT m.4 hükmünde Konvansiyon'un geriye yürümezliği düzenlenmiştir. VCLT m.4: “Without prejudice to the application of any rules set forth in the present Convention to which treaties would be subject under international law independently of the Convention, the Convention applies only to treaties which are concluded by States after the entry into force of the present Convention with regard to such States.”

teamül hukukunun kodifikasyonunu içerdği için VCLT, CMR gibi kendisinden önce yürürlüğe girmiş olan konvansiyonlara da uygulanacağı savunulmuştur.¹²³⁷ VCLT m.33/4 hükmünde VCLT m.33/3 hükmüne benzer şekilde birden fazla dilde düzenlenen anlaşmaların yorumuna ilişkin düzenleme söz konusudur.¹²³⁸ Buna göre öncelikle kavramların anlamlarının tespit edilmesi gerekecek ve bu tespit eğer VCLT m.31 ve VCLT m.32 hükümleri uyarınca yapılamıyorsa bu durumda anlaşmanın amacına uygun olarak bir anlamın benimsenmesi gerekecektir.¹²³⁹ Doktrinde CMR'nin İngilizce ve Fransızca dillerinin eşit derecede dikkate alınmasının her iki dilin de konvansiyonun hazırlandığı zaman yaygın şekilde kullanılması ve bu nedenle taraf devletler arasında problemsiz iletişimi kolaylaştırabileceği nedenleri ile tercih edildiği ancak bu durumun CMR'nin hükümlerinin farklı şekilde yorumlanmasının nedenlerinden biri olduğuna, bu iki farklı dildeki metinlerin arasında farklılık olması durumunda geniş kavramın tercih edilmesi gerektiğine dair doktrinde bir görüş söz konusudur.¹²⁴⁰ Buna örnek olarak, CMR m.1 İngilizce metinde “*goods*”, Fransızca metinde “*marchandises*” ifadelerine yer verilirken, Fransızca kavramın aksine İngilizce kavram ticari özellik içermemektedir.¹²⁴¹ Doktrinde bir başka görüş uyarınca ise İngilizce ve Fransızca metinler arasında çelişki olması durumunda “*CMR’ye daha fazla uygulama alanı kazandıran*” metnin dikkate alınması gerektiği, aksi takdirde, CMR'nin görüşmelerinin Fransızca olarak yürütülmesi nedeniyle Fransızca metnin dikkate alınması gerektiği savunulmuştur.¹²⁴²

Doktrinde bir görüş uyarınca CMR m.2 hükmü İngiltere tarafından önerildiği için İngilizce metin dikkate alınarak sadece emredici değil, tüm hükümlerin uygulanması gerektiği belirtilmiştir.¹²⁴³ Böylece taşıyanın sorumluluk rejimi bir bütün halinde uygulanacaktır.¹²⁴⁴ Doktrinde emredici hükümlere ilişkin tartışma ayrıca bir konvansiyonun zorunlu olarak

¹²³⁷ Wouter VERHEYEN, “National Judges as Gatekeepers to the CMR Convention”, *Uniform Law Review*, C. 21, (2016), S. 4, 2016, s. 442. Benzer şekilde Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları’na VCLT’nin uygulanıp uygulanamayacağı konusunda VCLT m.4 hükmü dikkate alındığında uygulanamayacağı sonucuna varılacağına ancak VCLT m.31 ve m.32 hükümlerinde öngörülen ilkelerin milletlerarası teamül hukukunu (“*customary international law*”) yansıttığı için bu hükümlerin uygulanacağına dair bkz. Simon RAINEY, “Interpreting the International Sea-Carriage Conventions Old and New” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd’s List, London, 2010, s. 42, paras. 3. 13-3. 14. Aynı şekilde antlaşmaların yorumuna ilişkin milletlerarası teamül hukukunu kanunlaştırdığı için Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları’na uygulanacağına dair bkz. TETLEY, *Marine*, 2008, s. 106.

¹²³⁸ HOEKS, 2010, s. 142.

¹²³⁹ HOEKS, 2010, s. 142.

¹²⁴⁰ ANTAPASIS, 2017, s. 52.

¹²⁴¹ ANTAPASIS, 2017, s. 52.

¹²⁴² KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 10-11. İngilizce ve Fransızca metinler arasında yarışma olduğu durumda hangisinin tercih edilmesi gerektiği konusunda CMR’de boşluk bulunduğu ve önceliğin CMR’nin uygulama alanını genişleten metne tanınması gerektiği yönünde bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 30.

¹²⁴³ AKSOY, *Ro-Ro Taşımalarının*, 2019, s. 198.

¹²⁴⁴ AKSOY, *Ro-Ro Taşımalarının*, 2019, s. 199.

uygulama alanına girip girmediğine ilişkin olarak yorumlanmaktadır.¹²⁴⁵ Buna göre CMR m.2 uyarınca karayolu taşımasının dışında diğer bir taşımanın varlığında bu taşıma bir konvansiyonun uygulama alanına giriyorsa taşıma bu konvansiyona tabi olacaktır. Bu görüş CMR m.2’de yer alan “*gelenekleşmiş hükümlere göre*” kavramını bu şekilde yorumlamıştır. Coşkun ise ilk aşamada milletlerarası konvansiyonların emredici hükümleri, ikinci aşamada ise milli hukukun emredici hükümlerinin belirtildiğini, dolayısıyla ilgili unimodal taşıma konvansiyonunun uygulanma şartları söz konusu ise karayolu taşıma aşaması dışındaki kısma bu konvansiyon hükümlerinin uygulanacağını, eğer söz konusu konvansiyonun uygulanma şartları söz konusu değil ise bu durumda milli hukukun kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca yetkili hukukun tespit edileceğini savunmuştur.¹²⁴⁶ Legros ise “*dispositions imperatives de la loi*” ifadesinin “*mandatory provisions of the law*” anlamına geldiğini, dolayısıyla Fransızca metnin konvansiyonların her hükmü değil, emredici hükümlerinin uygulanacağını öngördüğünü, İngilizce metnin ise bu şekilde bir kısıtlama öngörmediğini, “*conditions prescribed by law*” kavramı ile emredicilik özelliğine atıf yapılmadığını, genel eğilimin ise ilgili hükmün emredici olması durumunda uygulanacağını belirtmiştir.¹²⁴⁷ Doktrinde ayrıca bu hükümde yer alan “*gelenekleşmiş hükümlere göre*” şeklindeki Türkçe çeviri eleştirilmiş ve yanlış yorumlara neden olduğunu savunulmuş ve burada uygulanacak hukukun varsayımsal sözleşmeye ilişkin ilgili konvansiyon olduğu savunulmuştur.¹²⁴⁸ Doktrinde yer alan çeşitli görüşlerden görüldüğü üzere bu konu oldukça tartışmalıdır. Çalışmada karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmeleri incelendiği için CMR m.2 hükmünde yer alan “...söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir” ifadesi deniz yoluyla yapılan taşıma bakımından değerlendirildiğinde taşıyan ve gönderen arasında sözleşme yapılmış sayılacak ve Türkiye Lahey Kuralları’na taraf olduğu için taşıyıcının sorumluluğu bu durumda Lahey Kuralları’na göre belirlenecektir. Taşıyıcının Lahey Kuralları’na tabi olması için CMR m.2 hükmünde öngörülen şartlar eğer bulunmuyorsa, bu durumda taşıyıcının sorumluluğu CMR’ye göre belirlenecektir.

Doktrinde “*conditions prescribed by law*” kavramının anlamının tespitinin zorluğuna *Thermo Engineers Ltd and Anhydro A/S v Ferrymasters Ltd* kararı örnek gösterilerek dikkat

¹²⁴⁵ SPANJAART, 2017, s. 139-143; HOEKS, 2010, s. 168-173.

¹²⁴⁶ COŞKUN, 2018, s. 167.

¹²⁴⁷ LEGROS, 2012, s. 738-739.

¹²⁴⁸ ÖZDEMİR, 2006, s. 33.

çekilmiştir.¹²⁴⁹ Buna göre bu davada davalılar, sorumluluğa Lahey Kuralları'nın uygulanması gerektiğini savunmuş ancak Neill J, Lahey Kuralları m.5 hükmü uyarınca taşıyanın sorumlulukları ve yükümlülüklerini konişmentoda düzenlendiği sürece artırabileceğini belirterek reddetmiştir.¹²⁵⁰ Ancak kararın bu yöndeki gerekçesi doktrinde eleştirilmiş, bu yorumun CMR'nin yeknesaklık, kesinlik, tutarlılık gibi amaçları ile uyumlu olmadığı belirtilmiştir.¹²⁵¹ Bu nedenle Neill J'nin yorumunun izlenmemesi ve bu durumlarda Lahey Kuralları'nın uygulanması yönünde doktrinde görüş söz konusudur.¹²⁵² Konişmentonun düzenlenmediği veya eşyanın güvertede taşındığı ve bu şekilde taşınmasının kararlaştırıldığı durumlarda Kurallar'ın “*prescribed conditions*” niteliğinde değerlendirilip değerlendirilemeyeceği, mahkemenin uygulanabilir “*conditions prescribed by law*” bulunup bulunmadığına yönelik tespitinin nasıl olacağı sorusunun daha temel bir soru olduğuna yer verilmiştir.¹²⁵³ Bu soruyu yanıtlamada Lahey-Visby Kuralları'nın güvertede taşınan eşyalara uygulanmadığına, taşımaya *Paramount* klotz nedeniyle uygulandığına ancak zorunlu olarak uygulanmadığına ilişkin Fransız Yargıtayı'nın kararına¹²⁵⁴ (*Anna Oden*) değinilmiş ve aksi yönde Hollanda Yüksek Mahkemesi'nin kararına¹²⁵⁵ (*Gabriele Wehr*) yer verilmiş ve bu karara konu olan somut olayda devredilemeyen taşıma senedi kapsamında eşya yüklü yarı römorkun güvertede taşındığından bahsedilmiş, kararda Yüksek Mahkeme'nin, m.2 hükmünün bir varsayım öngördüğüne, tarafların aralarındaki yaptıkları sözleşmeye bağlı olmadığına, somut olaya Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanmasına, gönderenin bu anlaşmanın müzakerelerinde taraf olmadığına ve göndereni korumak gerektiğine hükmettiğine yer verilmiştir.¹²⁵⁶

Buna göre iki yaklaşım söz konusu olup, ilk yaklaşım uyarınca multimodal taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasındaki mevcut sözleşmeye bakılır ve bu sözleşmenin hükümleri taşıtana da yansıtılır.¹²⁵⁷ İkinci yaklaşım uyarınca ise varsayımsal sözleşme nesneleştirilir (“*objectify*”) ve

¹²⁴⁹ MESSENT/GLASS, 2000, s. 55, para. 2. 30.

¹²⁵⁰ Bu bilgi için bkz. MESSENT/GLASS, 2000, s. 55, para. 2. 30.

¹²⁵¹ MESSENT/GLASS, 2000, s. 56, para. 2. 32.

¹²⁵² MESSENT/GLASS, 2000, s. 56, para. 2. 33.

¹²⁵³ MESSENT/GLASS, 2000, s. 57, para. 2. 35.

¹²⁵⁴ Cour de Cassation, 5.7.1988 (*Anna Oden*).

¹²⁵⁵ HR, 29.6.1990 (*Gabriele Wehr*).

¹²⁵⁶ *Anna Oden* kararı hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 140-141; De WIT, 2010, s. 96, para. 5. 29; MESSENT/GLASS, 2000, s. 57-58, para. 2. 36. *Gabriele Wehr* kararı hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 141-142; HOEKS, 2010, s. 208-210; De WIT, 2010, s. 96, para. 5. 29; MESSENT/GLASS, 2000, s. 58, para. 2. 36. Hollanda Yüksek Mahkemesi'nin kararında, taşıtanın konişmento düzenlenmesini isteyebileceği ve bu nedenle Lahey-Visby Kuralları'nın varsayımsal sözleşmeye uygulanacağı yönünde bilgi için bkz. De WIT, 2010, s. 97, para. 5. 33. *Gabriele Wehr* ve *Anna Oden* kararlarının karşılaştırılması için bkz. SPANJAART, 2017, s. 140-142; HOEKS, 2010, s. 213-214; De WIT, 2010, s. 96-97, paras. 5.28-5.39; MESSENT/GLASS, 2000, s. 57-58, para. 2. 36.

¹²⁵⁷ De WIT, 2010, s. 96, para. 5. 28.

asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasındaki sözleşmeye bakılmaz.¹²⁵⁸ Doktrinde bu konu tartışmalıdır. Buna göre bir görüş uyarınca Fransız Yargıtayı'nın bu kararı eleştirilmiş ve buna göre m.10 hükmünde bu Kurallar'ın hükümleri zorunlu olarak uygulanır ("The provisions of these Rules shall apply") ifadesine dikkat çekilmiş, bu ifadenin m.10(a), m.10(b)'de uygulandığı gibi Paramount klot ile Lahey Kuralları'nın uygulanmasını öngören m.10(c) hükmü bakımından da uygulandığına yer verilmiştir.¹²⁵⁹ Hoeks, Gabriele Wehr kararında benimsenen objektif yaklaşımın Fransız mahkemeleri tarafından benimsenen görüşe göre daha uygun olduğunu savunmuş ancak konişmentonun düzenlenmesi ve eşyanın güvertede taşınması konularından canlı hayvan taşımalarını ayrı tutmuş çünkü bunun Lahey Kuralları'nın uygulama alanının objektif olarak belirlenmiş bir yanı olduğunu belirtmiş ve dolayısıyla böyle bir durumda Lahey Kuralları'nın uygulanmayacağını ve CMR'nin uygulanacağını savunmuştur.¹²⁶⁰

Doktrindeki bir başka görüş uyarınca ise Fransız yaklaşımının doğru olduğunu, örneğin deniz yoluyla taşımaların kısa olduğu bir Ro-Ro taşımada konişmentonun çok az kullanıldığı, taşıtanın taşıyan ile sözleşme yapsaydı konişmentonun düzenlenmesini kesinlikle isteyeceğini varsaymanın garip bir uygulama olduğu, gerçekte bu tür bir taşıma için taşıtanın konişmento düzenlenmesini istemeyeceği belirtilmiştir.¹²⁶¹ Sonuç olarak karayolu taşıyıcısı ile emredici CMR hükümlerine göre sözleşme yapmış olan taşıtanın beklenmedik şekilde korumasından yoksun kalacağı savunulmuştur.¹²⁶² Ayrıca bu tür bir yorumun kabul edilmesi halinde deniz yük senedinin düzenlendiği her olayda taşıtanın taşıyandan konişmento düzenlemesini isteyebileceği belirtilecek ve Lahey Kuralları veya Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanması gerekecektir.¹²⁶³ Varsayımsal sözleşmenin aranmasına yönelik yaklaşımda gönderenin taşıyanla o aşama bakımından Kurallar'ın uygulanacağı şekilde bir sözleşme yaptığı varsayımı söz konusudur.¹²⁶⁴ Treitel de CMR m.2 hükmü uyarınca yalnızca deniz yoluyla eşya taşıma aşamasına ilişkin olan varsayımsal taşıma sözleşmesinde tarafların hangi hükümlere yer vereceğinin ve taşıyıcının sorumluluğunun bu varsayımsal sözleşmeye göre tespit edilmesinin gerekli olduğunu savunmuştur.¹²⁶⁵ Buna göre varsayımsal sözleşmeye Lahey-Visby

¹²⁵⁸ De WIT, 2010, s. 96, para. 5. 29.

¹²⁵⁹ CLARKE, 1997, s. 50, para. 15a(ii), Bu görüşün Paris Mahkemesi'nin 23.3.1988 tarihli *The Radbod* isimli bir kararındaki görüşü olduğunu ve Fransız Yargıtayı'nın kararı ile kıyaslandığında daha iyi bir görüş olduğuna dair bkz. CLARKE, 1997, s. 50, para. 15a(ii). *The Radbod* kararına atıf için bkz. CLARKE, 1997, s. 50, para. 15a(ii).

¹²⁶⁰ HOEKS, 2010, s. 213-214.

¹²⁶¹ De WIT, 2010, s. 97, para. 5. 35.

¹²⁶² De WIT, 2010, s. 97, para. 5. 35.

¹²⁶³ De WIT, 2010, s. 97, para. 5. 36.

¹²⁶⁴ CLARKE, 1997, s. 51, para. 15a(iii).

¹²⁶⁵ TREITEL, Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales, 2014, s. 1929, para. 21-060.

Kuralları'nın uygulanabilmesi için sözleşmenin konişmento veya benzeri nitelikte emtia senedi ile tevsik edilmiş olmasının arandığı belirtilmiştir.¹²⁶⁶

Doktrinde ayrıca CMR m.2/1 hükmünün lafzına ilişkin çeşitli yorumlar yapılmıştır. Buna göre *Spanjaart*, her iki yorumun da olumsuz yanları bulunduğu ancak farklı mahkemelerin yorumlarının eleştirilmesinden daha çok CMR m.2 hükmünün lafzının eleştirilmesi gerektiğini ifade etmiştir.¹²⁶⁷ Doktrinde bir başka yorum ise CMR m.2/1 hükmünde öngörülen bu şartın katı bir şekilde yorumlanmasını, bu şartın CMR m.2/1 hükmündeki asıl kurala istisna oluşturduğu, eğer uyuşmazlık açıkça bu koşulun kapsamında değil ise CMR'nin uygulanması gerektiğini savunmakta olup, bu yorumun desteğini CMR'nin İngiliz metnine göre emredici hukuka göndermeyi daha açık şekilde düzenleyen CMR'nin Fransız metninden aldığı belirtilmiştir.¹²⁶⁸ *Yılmaz* da CMR'nin lafzına sıkı bir biçimde bağlılığı savunmuş, Lahey Kuralları'nın ihlal edilerek gerçekleştirilen bir taşımanın söz konusu olması durumunda hak sahibinin bundan zarar görmemesi için taşımanın tamamına CMR'nin uygulanması gerektiğini belirtmiştir.¹²⁶⁹ *Burdurlu Ahlat*, CMR m.2 kapsamında olan bir Ro-Ro taşıması sırasında gerçekleşen zararın, deniz yolu taşıma aşaması için bir konişmento düzenlendiyse Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'nın kapsamına girebileceğini ifade etmiştir.¹²⁷⁰

Kanımızca bu durumda *Gabriele Wehr* kararında belirtildiği üzere CMR m.2 hükmünde bir varsayım söz konusu olup, gönderen bu anlaşmanın müzakerelerinde taraf olmadığı için göndereni korumak gereklidir ve bu nedenle değerlendirme tarafların aralarındaki yaptıkları sözleşmeye göre değil, objektif şekilde yapılmalıdır.

ee. Teslimde Gecikme

Taşımanın gerçekleştirilmesi için gerekli olan sürede eşyanın teslim edilmemesi durumunda geç teslim söz konusudur.¹²⁷¹ Teslimde gecikmenin söz konusu olması durumunda ve bu gecikme, taşıyıcının davranışından kaynaklanmasa, taşımanın deniz yoluyla taşınması aşamasında ve bu nedenle gerçekleşse bile Lahey Kuralları'nda taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlenmediği¹²⁷² için bu durumda sorumluluk CMR m.2 hükmü uyarınca CMR hükümlerine göre belirlenecektir. Diğer bir ifadeyle, kayıp veya hasarın taşımanın hangi

¹²⁶⁶ TREITEL, *Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales*, 2014, s. 1929, para. 21-060.

¹²⁶⁷ SPANJAART, 2017, s. 142.

¹²⁶⁸ Bu yorum hakkında bilgi için bkz. CLARKE, 1997, s. 53, para. 15a(iii).

¹²⁶⁹ YILMAZ, *Karayolu Taşıyıcısının Durumu*, 2008, s. 4028.

¹²⁷⁰ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 224.

¹²⁷¹ YAZICIOĞLU, *Hamburg Kuralları'na Göre*, 2000, s. 77.

¹²⁷² Lahey-Visby Kuralları'nda taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğunun düzenlenmediğine dair bkz. YAZICIOĞLU, *Hamburg Kuralları'na Göre*, 2000, s. 78.

aşamasında gerçekleştiği kanıtlanamıyor ise taşıyıcının sorumluluğu CMR hükümlerine göre belirlenecektir ancak gecikmenin taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasında ve bu nedenle gerçekleştiği kanıtlansa bile Lahey Kuralları'nda taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlenmediği için sorumluluk CMR hükümlerine göre belirlenecektir. Bunun nedeni CMR m.2/1 hükmünde yer alan şu ifadedir: “...Ancak, konulmuş bu gibi koşulların bulunmaması hallerinde, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre tayin edilir.” Aksoy, canlı hayvan taşımalarının, güvertede taşımanın Lahey Kuralları kapsamında olmadığını ve Lahey Kuralları'nda teslimde gecikmenin düzenlenmediğini belirtmiş ve bu durumlarda “taşıyan gibi sorumluluğa elverişli bir uluslararası düzenleme” olmaması nedeniyle Türk mahkemelerinin TTK m.1178 vd. hükümleri yerine CMR m.17 vd. hükümlerini uygulaması gerektiğini, CMR m.2 hükmünü de dikkate alarak hüküm yok ise “CMR'ye dönülmesi” gerektiğini savunmuştur.¹²⁷³ Milletlerarası deniz yolu ile eşya taşımacılığı alanında taşıyanın eşyayı geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu ilk defa Hamburg Kuralları ile düzenlenmiştir.¹²⁷⁴ Hamburg Kuralları m.5/1¹²⁷⁵ hükmü uyarınca taşıyan, eşyanın zıyaa, hasara uğramasından doğan ve teslimde gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olduğu öngörülmüştür. Dolayısıyla, Türkiye eğer Hamburg Kuralları'na taraf olursa ve uyuşmazlık gecikmeden kaynaklanırsa, bu durumda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak bu durumun taşıyıcının davranışından kaynaklanmadığı, taşımanın deniz yoluyla taşınması aşamasında ve nedeniyle gerçekleşmesi durumunda bu durumda Lahey Kuralları'nın aksine Hamburg Kuralları'nda bu konuda sorumluluk düzenlendiği için Hamburg Kuralları uygulanacaktır.

d. Türk Mahkemeleri Kararları

Yargıtay çeşitli kararlarında taşımanın CMR m.2 kapsamında bir taşıma olduğunu ve dolayısıyla somut uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanacağını tespit etmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta davacı, davalıya ait eşyanın taşınmasını gerçekleştirdiğini, taşıma ücretinin bir kısmının ödenmediğini, bu kısmın temerrüt faiziyle birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.¹²⁷⁶ İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi kararında somut olaya TTK hükmünü uygulamıştır. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi

¹²⁷³ AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 198.

¹²⁷⁴ YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 81. Taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğunun, Lahey Kuralları'nın aksine Hamburg Kuralları'nda açıkça düzenlendiğine dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 209.

¹²⁷⁵ Hamburg Kuralları m.5/1: “The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.”

¹²⁷⁶ Yargıtay 11. HD., E. 2006/4332, K. 2007/7252, T. 10.5.2007 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

ise somut olayda taraflar arasındaki sözleşmenin CMR kapsamında karayolu taşımasına ilişkin olmasına ve CMR m.2 hükmü uyarınca karayolu-deniz yolu veya karayolu-demiryolundan oluşan taşımalarda CMR hükümlerinin uygulanacağını belirtilmesine göre uyuşmazlığın CMR hükümlerine göre çözülmesi gerektiğine karar vermiştir.

Yargıtay bir başka kararında da TTK değil CMR hükümlerinin uygulanmasına karar vermiştir. Buna göre Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, Türkiye’den Almanya’ya yapılan bir eşya taşımasında somut olayın özelliklerini inceleyerek CMR hükümlerinin uygulanmasına karar vermiştir.¹²⁷⁷ Somut olayda eşya tıra yüklenmiş ve daha sonra tır yükü boşaltılmadan Ro-Ro gemisine yükletilmiştir. Dava, eşyanın gemide çıkan yangın sonucu araçla birlikte yanarak zayi olduğu iddiasıyla açılmıştır. Bursa 1. Asliye Ticaret Mahkemesi somut uyuşmazlığa CMR değil TTK’yı uyguladığı için Yargıtay haklı olarak kararı bozmuş ve CMR’yi uygulayarak uyuşmazlığı çözmüştür.

Yargıtay’ın 11. Hukuk Dairesi’nin kararına konu olan uyuşmazlıkta Türkiye’den İngiltere’ye eşya taşınması kararlaştırılmış olup, eşya tıra yüklenmiş ve daha sonra gemiye yüklenmiş, davacı tarafından taşıma sırasında gemide bulunan araçların birbirine çarpması sonucu hasarın meydana geldiği iddia edilmiştir.¹²⁷⁸ Yargıtay, somut olayda konteynere yüklü olan eşyanın boşaltılmadan konteynerlerle birlikte gemiye yüklendiği, gemide taşıma sırasında hasarın meydana geldiği, bir “*karma*” taşıma sözleşmesinin söz konusu olduğu ve bu uyuşmazlığa CMR m.2 hükmü uyarınca CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğini belirtmiştir.

Yargıtay’ın 11. Hukuk Dairesi’nin kararına konu olan başka bir uyuşmazlıkta önce kara daha sonra deniz ve son olarak karayoluyla taşıma söz konusu olup, sorumluluğun hangi taşıma aşamasındaki olay sonucu doğduğu belli değildir.¹²⁷⁹ Yargıtay, somut olaya CMR m.2 hükmü uygulanarak CMR m.30 uyarınca karar verilmesi gerektiğini belirtip, Asliye Ticaret Mahkemesinin TTK hükmünü uyguladığı kararı bozmuştur.

İlk derece mahkemelerinde taşımanın CMR m.2 kapsamında bir taşıma olduğu ve dolayısıyla somut uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanacağına karar verildiği çeşitli kararlar bulunmaktadır. Örneğin, İstanbul 16. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin kararına konu olan somut olayda eşyaların Türkiye’den Rusya’ya taşınması konusunda taraflar anlaşmış, taşımanın deniz yolu ve karayolundan oluşan “*kombine*” taşıma olduğu, multimodal

¹²⁷⁷ Yargıtay 11. HD., E. 2012/15448 K. 2013/15829 T. 16.9.2013 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹²⁷⁸ Yargıtay 11. HD., E. 2014/9221, K. 2014/17474, T. 12.11.2014 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹²⁷⁹ Yargıtay 11. HD., E. 2017/606, K. 2018/7527, T. 3.12.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

konişmentonun düzenlendiği, konteynerlerin bazılarının eksik olduğu, bazılarının hasara uğradığı, davacının bunun üzerine sigortalısına tazminat ödediği, bu tazminatın faizi ile ayrıca masraf ve avukatlık ücretleri ile birlikte davalılardan tahsilini talep etmesi söz konusudur.¹²⁸⁰ Mahkeme, gemiden sonra konteynerlerin açılmadan kamyonlara yüklendiğini, teslim aşamasında eksikliklerin tespit edildiğini, sudan kaynaklı vb. gibi deniz yoluyla taşımadan kaynaklanan bir zarara ilişkin iddianın olmadığı, eşyanın boşaltılmadan taşınması ve zararın taşımının hangi aşamasında gerçekleştiğinin tespit edilemediği durumda CMR m.2 hükmü uyarınca uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta taşımının Ambarlı'dan (İstanbul) Ukrayna'ya kadar gemi ile Novorossiysk aktarmalı Moskova'ya kadar konteyner içinde yapıldığı, varma yerinde kolilerde eksiklik tespit edildiği, pek çok kolinin ezilmiş ve açık bulunduğunu ve bu nedenle davacı, hasar bedeli olarak yapılan ödemenin davalılardan rücuen tahsiline karar verilmesini talep etmiştir.¹²⁸¹ Mahkeme, taşımının multimodal taşıma niteliğinde olduğu, gemiden sonra konteynerlerin açılmadan kamyon ile taşınmasının sağlandığı, eşyanın boşaltılmadan taşınması durumunda zararın nerede gerçekleştiği tespit edilemiyorsa somut uyuşmazlığa CMR m.2 hükmü gereği CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir.

Bazı kararlarda somut uyuşmazlığa konu olan taşımının CMR m.2 kapsamında bir taşıma olmadığına ve bu nedenle somut uyuşmazlığa TTK hükümlerinin uygulanmasına karar verilmiştir. Buna göre örneğin, Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına¹²⁸² konu uyuşmazlıkta taşıma Hollanda'dan Yozgat'a taşıma şeklinde kararlaştırılmış olup, eşya Hollanda'dan Belçika'nın Antwerp Limanı'na nakledilmiş, buradan Ambarlı/Kumport Limanı'na nakledilmiş, eşyanın Ambarlı Limanı'ndan alınarak Yozgat'a nakli sırasında zarar meydana gelmiştir. Mahkeme, CMR Konvansiyonu'nun yükleme veya boşaltmanın Türkiye dışındaki ülkelerden birisinde yapılması halinde CMR Konvansiyonu'nun uygulanacağını belirtip ayrıca CMR m.2 hükmünün deniz yolu, demiryolu, nehir, kanal veya hava yoluyla eşyanın boşaltılmadan taşınması halinde de uygulanacağını belirtmiştir. CMR m.2 hükmünün uygulanabilmesi için eşya yüklü araçtan eşyanın indirilmemesi gerektiğine de yer verilmiştir. Mahkeme, dava konusu uyuşmazlıkta eşyanın Ambarlı Limanı'na deniz yoluyla geldiği, gemiden eşyanın indirildiği ve karayolu aracına yüklenerek Yozgat'a gönderildiğinin ve bu

¹²⁸⁰ İstanbul 16. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/208, K. 2020/139, T. 26.2.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

¹²⁸¹ İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/5, K. 2018/89, T. 8.2.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹²⁸² Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/299, K. 2018/452, T. 2.5.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

nedenle CMR m.2 anlamında bir taşımanın söz konusu olmadığına karar vermiştir. Mahkeme, taşımanın CMR Konvansiyonu kapsamında olmadığı için TTK hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi, karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşımada eşya konteynerler içinde gemiye yüklenmiş, varış limanında indirilmiş ve bu limanda karayolu taşıma aracına yüklenmiş olup, karayolu taşıma aşamasında hasara uğramıştır.¹²⁸³ Mahkeme, eşyanın karayolu taşıma aracıyla birlikte gemiye bindirilmesi söz konusu olmadığı için bu taşımanın CMR m.2 hükmü kapsamında olmadığına ve TTK hükümlerine tabi olduğuna karar vermiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nin kararına konu uyuşmazlıkta Güney Kore'den İzmit'in Derince Limanı'na eşyalar taşınmış ve bu eşyaların gemiden tahliyesi ve karayoluyla taşınmaları için kamyonu yüklenmeleri sırasında hasar meydana gelmiş, davacı dava dışı sigortalıya hasar bedelini ödemiş ve uyuşmazlık, bu bedelin tahsili için başlatılan icra takibine ilişkin itirazın iptali istemine dairdir.¹²⁸⁴ İlk Derece Mahkemesi kararında taşımanın multimodal taşıma niteliğinde olduğunu, niteliği itibarıyla herhangi bir milletlerarası konvansiyona tabi olmadığı, TTK'nın 902 vd. maddelerine tabi olduğunu belirtmiştir. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi, TTK m.902 hükmü uyarınca “*kombine*” taşımadan bahsedebilmek için farklı aşamaları içeren taşımanın aynı taşıyıcı tarafından üstlenilmesi gerektiği ve somut uyuşmazlıkta davalının akdi taşıyıcı olarak taşımanın tamamını üstlendiğini belirtmiştir. Mahkeme, somut uyuşmazlığa TTK hükümlerini uygulamıştır.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nin kararında Mahkeme, uygulanacak hukuk bakımından somut uyuşmazlıkta akdi taşıyıcının deniz yolu ve karayolu taşımalarını üstlendiğini, deniz taşımından sonra eşyanın boşaltılarak kara aracına yüklendiğini, hasarın karayoluyla taşıma aşamasında meydana geldiğini belirtmiş, dolayısıyla uyuşmazlığa CMR m.2 hükmü uyarınca CMR hükümlerinin uygulanamayacağına ve TTK hükümlerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir.¹²⁸⁵

Çalışmada belirtildiği üzere, taşımanın CMR kapsamında olmadığı tespit edildiğinde, somut uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerinin uygulanacağını belirtmek yerine MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukukun Türk hukuku olarak tespit edilmesi durumunda

¹²⁸³ İstanbul BAM, 14. HD., E. 2022/1635, K. 2022/1344, T. 19.10.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹²⁸⁴ İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/1644, K. 2020/572, T. 9.6.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹²⁸⁵ İstanbul BAM, 12. HD., E. 2019/2128, K. 2022/540, T. 7.4.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

TTK hükümlerinin uygulanacağını belirtmek yerinde olacaktır. Dolayısıyla mahkemenin taşımanın CMR m.2 kapsamında olmadığını tespit ettiğinde doğrudan TTK hükümlerini somut uyuşmazlığa uygulamaması gereklidir.

İlk derece mahkemeleri kararları arasında somut uyuşmazlığın CMR m.2 kapsamında olmasına rağmen TTK hükümlerinin uygulanmasına karar verilen kararlar da bulunmaktadır. Örneğin, Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut olayda davacı ile davalı arasında Türkiye'den İtalya'ya gerçekleşecek bir taşıma sözleşmesi yapılmıştır.¹²⁸⁶ Milano'da gerçekleşecek olan bir fuar için eşyaların taşınması konusunda taraflar anlaşmış ancak davalı kararlaştırılan tarihte eşyaları teslim etmemiştir. Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan alacak davasıdır. Mahkeme, somut olayda “*karma*” taşımanın söz konusu olduğunu ve uyuşmazlığa TTK hükümlerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir.

Bu konuda bir başka örnek, İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararı olup, bu karara konu olan somut olayda taşıma deniz yolu ve karayolu şeklinde “*kapıdan kapıya*” olarak gerçekleştirilmiş, eşyalar araç içinde yüklü şekilde gemiye yüklenmiş ve Fransa-Türkiye arası taşımada hasara uğramıştır.¹²⁸⁷ Dava, hasar bedelinin davalılara rücu edilmesi için başlatılmış olan icra takibine itirazın iptali davasıdır. Mahkeme, davalının eşyanın deniz yoluyla taşıma aşamasını gerçekleştirdiği için davalının sorumluluğunun TTK hükümlerine göre tespit edilmesi gerektiğini belirtmiştir. TTK m.1151 hükmü uyarınca eşyanın güvertede taşınması konusu değerlendirilmiş, davalının TTK m.1178 hükmü uyarınca sorumlu olduğuna karar verilmiştir. Ancak eşyanın ne kadarının deniz suyuna maruz kaldığı, ne kadarında paslanma söz konusu olduğu, eşyayı kullanılamaz hale getirip getirmediğine dair konular bakımından davacının yeterince delil sunmadığı için iddia edilen zararın varlığı ve miktarı konusunda yeterli kanaatin oluşmaması nedeniyle davanın reddine karar vermiştir.

3. CMR'nin m.2 Kapsamı Dışındaki Taşımalar Bakımından Milletlerarası Multimodal Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanabilirliğine İlişkin Tartışma

CMR m.2 hükmü uyarınca multimodal taşımanın bir türü olan Ro-Ro taşımalara uygulanacağı düzenlenirken başka multimodal taşımalar bakımından bir düzenleme söz konusu olmadığı için CMR'nin uygulama alanına ilişkin farklı görüşler bulunmaktadır.¹²⁸⁸ CMR m.1 hükmünün multimodal taşıma sözleşmelerinin karayolu aşamasına uygulanmasına ilişkin üç

¹²⁸⁶ Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/444, K. 2019/1033, T. 7.10.2019 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

¹²⁸⁷ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2014/1409, K. 2020/390, T. 30.12.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

¹²⁸⁸ HOEKS, 2010, s. 145.

farklı görüş bulunmaktadır.¹²⁸⁹ Karayolu aşamasının ulusal nitelikte olmasına rağmen multimodal taşımanın milletlerarası nitelikte olması halinde CMR'nin uygulanacağı görüşü¹²⁹⁰, multimodal taşımanın karayolu aşamasına bu aşamanın milletlerarası nitelikte olması halinde CMR'nin uygulanacağı görüşü¹²⁹¹ ve CMR'nin multimodal taşımanın karayolu aşamasına multimodal taşıma sözleşmesinin karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi olmadığı için uygulanamayacağı görüşü¹²⁹² söz konusudur.¹²⁹³ Çalışmanın bu bölümünde karayolu aşamasının ulusal nitelikte olmasına rağmen multimodal taşımanın milletlerarası nitelikte olması halinde CMR'nin uygulanacağı görüşüne ve multimodal taşımanın karayolu aşamasına bu aşamanın milletlerarası nitelikte olması halinde CMR'nin uygulanacağı görüşüne, CMR'nin multimodal eşya taşıma sözleşmelerinin karayoluyla eşya taşıma aşamasına uygulanabileceğini savunan görüşün incelendiği kısımda yer verilmektedir. CMR'nin multimodal eşya taşıma sözleşmelerinin karayoluyla eşya taşıma sözleşmelerine uygulanamayacağını savunan görüş ise bu bölümde ayrı bir başlık altında incelenmektedir.

aa. CMR'nin Multimodal Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Karayoluyla Eşya Taşıma Aşamasına Uygulanabileceğini Savunan Görüş

Doktrinde bir görüş uyarınca tüm taşımanın karayolunda yapılmasının gerekmediği, CMR m.1 hükmünde taşımanın yalnızca karayoluyla yapılması gerektiğine dair bir düzenleme bulunmadığı ve dolayısıyla karayolu taşıması ve başka taşımaları içeren milletlerarası sözleşmenin karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanacağı savunulmaktadır.¹²⁹⁴ Bu durumda bu milletlerarası taşımanın CMR'ye taraf bir ülkeden veya CMR'ye taraf bir ülkeye olması gerektiği belirtilmiştir.¹²⁹⁵ CMR'yi multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanmamasının CMR hükümlerinin emredici olduğunu öngören CMR m.41 hükmüne de aykırılık oluşturacağına yer verilmiştir.¹²⁹⁶ CMR'nin İmza Protokolü bakımından ise buradaki ifadelerin CMR'nin multimodal taşıma sözleşmesinin tüm aşamalarına uygulanamayacağı (sözleşmenin yalnızca karayolu ve Ro-Ro taşımayı ilgilendirmesi durumları haricinde) şeklinde anlaşılması gerektiği, CMR'nin multimodal taşımanın tamamına uygulanmasa da bu durumun

¹²⁸⁹ HOEKS, 2010, s. 149.

¹²⁹⁰ Bu görüş hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 152-155.

¹²⁹¹ Bu görüş hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 155-171.

¹²⁹² Bu görüş hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 171-191.

¹²⁹³ HOEKS, 2010, s. 149.

¹²⁹⁴ HOEKS, 2010, s. 149-150. Sözleşmede karayoluyla taşıma aşamasını içeren birden fazla taşıma türü öngörülmesi durumunda karayoluyla taşıma aşamasına yalnızca CMR'nin uygulanacağına dair görüş için bkz. Richard PLENDER/ Michael WILDERSPIN, *The European Private International Law of Obligations*, Third Edition, Sweet&Maxwell, London, 2009, s. 218, para. 8-041.

¹²⁹⁵ HOEKS, 2010, s. 150.

¹²⁹⁶ HOEKS, 2010, s. 176.

taşımanın bir aşamasının karayolu olması durumunda uygulanamayacağı anlamına gelmediği, CMR hükümlerinde bunun yasaklanmadığı belirtilmiştir.¹²⁹⁷

Rotterdam İlk Derece Mahkemesi'nin *Resolution Bay*¹²⁹⁸ kararına konu olan uyuşmazlıkta, taşımanın ilk aşaması deniz yoluyla Yeni Zelanda'dan Hollanda'ya gerçekleştirilmiş ve daha sonra karayoluyla Hollanda'dan Belçika'ya yapılmış ve taşınan eşya karayoluyla taşıma sırasında zarar görmüştür. Rotterdam İlk Derece Mahkemesi, Hollanda ve Belçika arası karayolu taşıma aşamasının CMR m.1 hükmünde öngörülen şartlara uygun olduğu için CMR hükümlerinin uygulanmasına karar vermiştir.

Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another davasında multimodal taşımanın bir aşaması olan karayoluyla milletlerarası eşya taşıma aşamasına CMR'nin uygulanıp uygulanamayacağı tartışılmıştır.¹²⁹⁹ Bu karara konu olayda hard disk sürücülerinin Singapur'dan İrlanda'ya taşınması söz konusudur. Taşımanın ilk ayağı Singapur ve Fransa arasında hava yolu aşaması ve ikinci aşaması da Fransa ve İrlanda arasında karayolu aşamasıdır. Taşımanın ikinci aşamasında hırsızlık meydana gelmiştir. Tomlinson J, somut olayda Singapur ve Dublin arasında gerçekleşecek bir taşıma sözleşmesi yapıldığı, Paris ve Dublin arasındaki taşımanın karayoluyla yapılması konusunda sözleşmesel bir zorunluluğun bulunmadığı ve Air France'in bu taşımayı hava yoluyla da gerçekleştirebileceğini belirtmiştir.¹³⁰⁰ Tomlinson J, bu sözleşmenin ağırlıklı olarak hava yoluyla taşıma sözleşmesi olduğunu¹³⁰¹ ve bu nedenle karayoluyla taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilemeyeceğini belirtmiştir.¹³⁰² Tomlinson J, CMR'nin ismine ve m.1/1 hükmüne bakılarak sözleşmenin dikkate alınacağı ve bu nedenle Singapur'dan Dublin'e yapılan tüm taşımanın incelenmesi gerektiğini belirtmiştir.¹³⁰³ Tomlinson J, CMR'nin uygulama alanına ilişkin olarak sözleşmenin ya tamamına uygulanabileceğini ya da hiçbir kısmına uygulanamayacağını belirtmiştir.¹³⁰⁴ Buna göre CMR sözleşmenin ya tamamına uygulanacak ya da hiç uygulanmayacaktır.¹³⁰⁵ Tomlinson J, CMR'nin uygulanmasını reddederken İstinaf Mahkemesi, CMR'nin uygulanacağına karar vermiştir. İstinaf Mahkemesi, Tomlinson J'nin CMR'nin uygulama alanına dair belirttiği görüşlere katılmamaktadır.¹³⁰⁶ Mance LJ, CMR m.1/1 hükmünde

¹²⁹⁷ HOEKS, 2010, s. 177.

¹²⁹⁸ Rb. Rotterdam 28.10.1999 (*Resolution Bay*). Bu karar hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 170, dn. 7; HOEKS, 2010, s. 166-167.

¹²⁹⁹ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 159.

¹³⁰⁰ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 32.

¹³⁰¹ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 160.

¹³⁰² Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 32.

¹³⁰³ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 159-160.

¹³⁰⁴ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 32.

¹³⁰⁵ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 160; De WIT, 2010, s. 107, para. 5. 91.

¹³⁰⁶ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 32.

öngörülen hangi durumun ücret karşılığı eşyaların taşıt ile karayolunda taşınmasına ait sözleşme teşkil edeceğinin tespit edilmesi gerektiğini belirtmiştir.¹³⁰⁷ Mance LJ, CMR m.1 hükmünün multimodal taşıma sözleşmesinin söz konusu olduğu durumda karayoluyla milletlerarası taşıma aşamasına uygulanacağını belirtmiştir.¹³⁰⁸ Buna göre multimodal taşımanın içinde milletlerarası nitelikte karayolu taşıması bulunuyorsa CMR taşımanın bu aşamasına uygulanacaktır.¹³⁰⁹ Bu görüş doktrinde çeşitli yazarlar tarafından desteklenmiştir.¹³¹⁰ Sözleşmede taşımanın karayoluyla yapılacağı kararlaştırılmış olsa da, taşıyıcının taşımanın tamamını veya bir kısmını anlaşılmadan farklı tür bir taşıma ile gerçekleştirme konusunda hakkının saklı tutulduğu durumda, taşıyıcının farklı bir taşıma türü ile taşımayı gerçekleştirdiğinde, bu durumun sözleşmenin CMR kapsamında olmasına engel olmayacağına yer verilmiştir.¹³¹¹

Lordlar Kamarası tarafından da *Datec Electronics Holdings Ltd v United Parcels Services Ltd*¹³¹² davasında da taşıyıcının taşıma türlerini seçimi konusunda özgürlüğü söz konusu olup, bu yönde bir karar verilmiştir.¹³¹³ Bu davada Milton Keynes'dan Amsterdam'a taşınması kararlaştırılan eşyalar, Milton Keynes ve Luton arasında karayoluyla, Luton'dan Köln'e hava yoluyla ve Köln'den Amsterdam'a karayoluyla taşınmış ve Köln ve Amsterdam arasında karayoluyla milletlerarası eşya taşınmasına CMR'nin uygulanacağına karar verilmiştir.¹³¹⁴ Bu nedenle İngiliz mahkemelerine göre CMR, multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanacaktır.¹³¹⁵

Treitel, eşyanın araçtan indirilmesi durumunda CMR m.2/1 hükmü uyarınca CMR'nin taşımanın tamamına uygulanmayacağını ancak CMR m.1/1 hükmünde yer alan “*for the carriage of goods by road*” ifadesi nedeniyle taşımanın karayolu aşamasına uygulanabileceğini

¹³⁰⁷ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 32-33.

¹³⁰⁸ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 33.

¹³⁰⁹ İngiliz hukukunda “*plurality of contracts*” görüşünün benimsendiği, buna göre multimodal taşıma sözleşmesinin çeşitli sözleşmelerden oluştuğunun kabul edildiği, unimodal konvansiyonların taşımanın çeşitli aşamalarına uygulanabilir kıldığı ancak alternatif bir görüşün multimodal taşıma sözleşmesini mevcut konvansiyonlar tarafından düzenlenmeyen, “*sui generis*” bir sözleşme olduğunun kabul edildiği, bu görüşün Alman ve Hollanda hukuku gibi bazı ulusal hukuklarda multimodal taşımaları düzenleyen ulusal hukukların düzenlenmesine neden olduğu, İtalya’da multimodal taşıma sözleşmesinin İtalyan hukuku tarafından düzenlenen “*sui generis*” bir sözleşme olarak kabul edildiğine dair bkz. Vibe ULFBECK, “Multimodal Transports in the United States and Europe- Global or Regional Liability Rules?”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 34, (2009), S. 1, s. 73-74.

¹³¹⁰ Bu konuda bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 170.

¹³¹¹ HARRIS, 2010, s. 93.

¹³¹² *Datec Electronics Holdings Ltd v United Parcels Services Ltd* [2007] UKHL 23; [2007] 1 W.L.R. 1325. *Datec Electronics Holdings Ltd v United Parcels Services Ltd* kararı hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 170-171; TREITEL, *Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales*, 2014, s. 1928, dn. 322.

¹³¹³ Bu bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 170-171.

¹³¹⁴ Bu bilgi için bkz. TREITEL, *Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales*, 2014, s. 1928, dn. 322.

¹³¹⁵ NIKAKI, 2013, s. 83.

savunmuştur.¹³¹⁶ Bu noktada dikkat edilmesi gereken doktrinde de ifade edildiği üzere karayoluyla taşımanın milletlerarası nitelikte olması olup, eşyanın boşaltılarak taşınması durumunda sadece deniz yoluyla taşıma CMR'nin dışında kalmayacak, ayrıca milletlerarası nitelikte olmayan karayoluyla taşıma da CMR'nin dışında kalacaktır çünkü bu durumda karayoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmesi ("*international contract for the carriage of goods by road*") söz konusu değildir.¹³¹⁷ Dolayısıyla, bu görüş uyarınca CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanabilmesi için karayoluyla taşıma aşamasının milletlerarası nitelikte olmasının gerekliliğine değinilmiş, milletlerarası nitelikte olmayan karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanamayacağı savunulmuştur. *Berlingieri*, karayolu taşımasını, deniz yolu taşımasının izlemesi durumunda CMR m.1/1 hükmü anlamında karayolu taşımasının sonunda eşyanın tesliminin söz konusu olmadığını, karayolu taşımasında ancak taşıyıcı ve alt taşıyıcı arasındaki sözleşme bakımından teslim yeri teşkil edeceğini ve dolayısıyla yalnızca bu sözleşmenin CMR hükümlerine tabi olacağını, kapıdan kapıya taşımayı öngören sözleşmenin ise CMR hükümlerine tabi olmadığını belirtmiştir.¹³¹⁸

CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulandığı durumda taşıyıcının sorumluluğunun CMR m.17/1 hükmü uyarınca eşyanın kamyonu yerleştirilmesi ile değil, taşıyıcının eşyayı taşıma için teslim almasıyla başladığı doktrinde belirtilmiştir.¹³¹⁹ Malların paketlenmesi ve depolanmasına ilişkin zaman diliminde meydana gelen olaylar bakımından hangi hükümlerin uygulanacağı da karmaşıktır.¹³²⁰ Örneğin, *Mayhew Foods v Overseas Containers Ltd*¹³²¹ davasına konu olan uyumsuzlukta kombine taşıma konişmentosunun düzenlendiği art arda yapılan deniz yoluyla taşıma söz konusu olup, iki farklı deniz yoluyla taşımanın arasında konteynerin limanda bulunduğu zaman dilimine İngiliz mahkemesi, Lahey-Visby Kuralları'nı uygulamıştır.¹³²² CMR bakımından da multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşaması öncesinde malların paketlenmesinin veya depolanmasının, tarafların anlaşmaları nedeniyle veya bu yönde açık bir anlaşma bulunmasa bile somut olayın özelliklerinden çıkarılarak, karayolu taşımasının yan niteliğinde olduğu kabul edilip CMR'nin uygulanabileceğine yer verilmiştir.¹³²³

¹³¹⁶ TREITEL, *Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales*, 2014, s. 1928, para. 21-059.

¹³¹⁷ MESSENT/GLASS, 2000, s. 45, para. 2.8.

¹³¹⁸ Francesco BERLINGIERI, "A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door", *Uniform Law Review*, C. 8, (2003), S. 1-2, s. 270.

¹³¹⁹ NIKAKI, 2013, s. 92.

¹³²⁰ NIKAKI, 2013, s. 92.

¹³²¹ *Mayhew Foods v Overseas Containers Ltd* [1984] 1 Lloyd's Rep. 317. Bu karara atıf için bkz. NIKAKI, 2013, s. 93.

¹³²² Bu bilgi için bkz. NIKAKI, 2013, s. 93.

¹³²³ NIKAKI, 2013, s. 94.

Çalışmada belirtildiği üzere CMR'nin multimodal taşımanın karayolu taşıma aşamasına uygulanacağına dair görüş ikiye ayrılmaktadır. Buna göre bir görüş sözleşmenin milletlerarası nitelikte olmasını yeterli görüp karayolu taşıma aşamasının ulusal nitelikte olması halinde de CMR'nin uygulanacağını savunurken diğer görüş ise CMR'nin multimodal taşımanın karayolu taşıma aşamasına ancak bu kısmın milletlerarası nitelikte olması halinde uygulanacağını savunmaktadır. CMR'nin karayolu aşamasının ulusal nitelikte olsa bile multimodal taşımanın milletlerarası nitelikte olması halinde uygulanacağına dair görüşe¹³²⁴ eleştiri doktrinde CMR m.17 hükmü dikkate alınarak yapılmıştır.¹³²⁵ Bu hüküm uyarınca taşıyıcı, eşyaları teslim almasından eşyaları teslim kade kadar olan sürede meydana gelen kayıp ve hasardan sorumludur ve CMR m.1 hükmünde belirtilen teslim alma ve teslim etme yerleri multimodal taşımanın teslim alma yeri ve teslim etme yeri olarak kabul edilirse CMR m.17 hükmü nedeniyle multimodal taşıyıcının sorumluluğunun tamamına CMR uygulanacaktır ve bu nedenle bu görüşe karşı çıkmaktadır.¹³²⁶ CMR m.1 hükmünde yer alan teslim alma ve teslim etme kavramlarının karayoluyla eşya taşıma sözleşmesine ilişkin olarak bu taşımanın başlangıcı ve bitiş yönünde değerlendirme ise daha yaygındır.¹³²⁷ Bu nedenle diğer görüş uyarınca karayolu taşıması içeren multimodal taşımada eğer karayolu taşıması milletlerarası nitelikte ise CMR, taşımanın milletlerarası nitelikteki karayolu taşıma kısmına uygulanacaktır.¹³²⁸ Konvansiyon'un dolaylı veya doğrudan şekilde evrimsel yoruma izin vermesi durumunda VCLT'ye ilişkin doktrinde bu tür bir yorumlamaya izin verildiği savunulmaktadır.¹³²⁹ Ancak bu tür bir yorumlamanın hakimlere fazla takdir yetkisi vereceği, onların öncelikle Konvansiyon'un evrimsel yorumlanmasının amaçlanıp amaçlanmadığını değerlendirmeleri ve daha sonra bu tür bir yorumu uygulamanın uygulama alanında spesifik lojistik yeniliği içirip içirmediği ve sonuçların ne olacağına karar vermeleri gerektiği belirtilmiştir.¹³³⁰ Buna göre hakimler gelişmeleri iki şekilde değerlendirebilirler: geniş yorum yaparak bu hükümleri lojistik gelişmelere uygulayabilecekleri ya da dar yorum ile bu lojistik gelişmeleri hariç tutabilecekleri belirtilmiş ve her iki yorum türünün de zayıflıkları olduğuna yer verilmiştir.¹³³¹

¹³²⁴ Türk doktrininde bu yönde bir görüş bulunmakta olup, bu görüşe çalışmanın 189. sayfasında yer verilmiştir. Ancak Türk doktrininde bu görüş hakim görüş değildir.

¹³²⁵ Bu konuda bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 155.

¹³²⁶ HOEKS, 2010, s. 155.

¹³²⁷ HOEKS, 2010, s. 155.

¹³²⁸ HOEKS, 2010, s. 156-157.

¹³²⁹ VERHEYEN, 2016, s. 452.

¹³³⁰ VERHEYEN, 2016, s. 452.

¹³³¹ VERHEYEN, 2016, s. 452.

bb. CMR'nin Multimodal Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Karayoluyla Eşya Taşıma Aşamasına Uygulanamayacağı Savunan Görüş

Alman ve Hollanda Mahkemeleri, İngiliz Mahkemelerinden farklı yönde kararlar vermiştir.¹³³² CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanıp uygulanamayacağı konusunda Alman Federal Yüksek Mahkemesi'nin 17 Temmuz 2008 tarihli kararının¹³³³ incelenmesi gereklidir. Bu davada taşıtan ve taşıyan arasında malların Japonya'dan Almanya'ya taşınmasına ilişkin bir sözleşme yapılmış, taşımanın ilk aşaması deniz yolu aşaması olarak Japonya'dan Hollanda'ya ve daha sonraki taşıma aşaması olarak Hollanda'dan Almanya'ya karayolu taşıması belirlenmiş ve eşyalar zarar görmüş şekilde varış yerine ulaşmışlardır. Taşıma senedinde yer alan klotda Tokyo Bölge Mahkemesi yetkili mahkeme olarak öngörülmüştür ancak emredici hükümler öngören CMR'nin uygulanması halinde CMR m.31/1 hükmü uyarınca Alman mahkemeleri yetkili olacaktır.¹³³⁴ Düsseldorf Yüksek Eyalet Mahkemesi 28 Eylül 2005 tarihli kararında¹³³⁵, CMR hükümleri uygulanacağı için CMR m.31/1 hükmü uyarınca yetkili olduğunu belirtmiştir.¹³³⁶ Alman Federal Yüksek Mahkemesi ise CMR'nin kural olarak multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanmadığı ve bu nedenle somut olayda Alman mahkemelerinin yetkili olmadığına karar vermiştir.¹³³⁷ Alman Federal Yüksek Mahkemesi, CMR m.1 hükmünde yer alan “*contract for the carriage of goods by road*” kavramı ile sözleşmenin yalnızca karayoluyla taşıma sözleşmesi anlamına geldiği, multimodal taşımanın spesifik olarak CMR m.2 hükmü ile düzenlendiği, CMR İmza Protokolü ile taraf devletlerin multimodal taşımayı düzenleyen ayrı bir konvansiyon düzenlenmesi konusunda müzakere yapmanın taahhüt edildiği ve dolayısıyla bu durumdan taraf devletlerin multimodal taşımanın tamamı veya bir bölümünün düzenlenmesinden kaçındığı sonucuna varılacağı yönünde karar vermiştir.¹³³⁸ Alman Federal Yüksek Mahkemesi, 2008 tarihli kararında karayoluyla taşıma sözleşmesi (“*contract of carriage by road*”) kavramını dikkate alarak lafzi bir yorumla karayoluyla taşıma sözleşmesinin, taşımanın sadece karayoluyla yapılması anlamına geldiğini ve CMR'nin uygulanacağı multimodal taşımanın kapsamının CMR m.2 hükmünde belirtildiğini ve bu nedenle CMR'nin uygulanacağı multimodal

¹³³² Bu davalar hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 171-173.

¹³³³ BGH 17.7.2008. Bu karar hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 138-139; SPANJAART, 2017, s. 171-172; NIKAKI, 2013, s. 83-84; HOEKS, 2010, s. 33-35, 173-175; De WIT, 2010, s. 109-110, paras. 5. 101- 5. 102.

¹³³⁴ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 33-34.

¹³³⁵ OLG Düsseldorf 28.9.2005. Bu karar hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 33-34, 173.

¹³³⁶ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 34

¹³³⁷ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 34, 173-174.

¹³³⁸ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 174.

taşımaların, CMR m.2 hükmü kapsamında olan taşımalar olduğunu ve CMR'nin İmza Protokolü'nde de CMR'nin uygulama alanının multimodal taşımalara genişletilmesinin hedeflenmediğini belirtmiştir.¹³³⁹

Bu gerekçe *Godafoss*¹³⁴⁰ kararında da izlenmiştir.¹³⁴¹ Hollanda Yüksek Mahkemesi'nin *Godafoss* kararına konu olan somut olayda İzlanda'dan İtalya'ya balık taşınması söz konusu olup, taşımanın ilk aşaması İzlanda'dan Hollanda'ya deniz yoluyla gerçekleştirilmiş, daha sonra balıkların Rotterdam'da boşaltılarak karayoluyla İtalya'ya taşınması amaçlanmıştır ancak karayolunda kargo çalınmıştır.¹³⁴² *Godafoss* davasında Rotterdam İlk Derece Mahkemesi¹³⁴³, *Resolution Bay* ve *Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another* kararlarına benzer şekilde CMR'nin uygulanacağına karar vermiştir.¹³⁴⁴ Ancak bu karar temyiz edilmiştir ve Lahey'deki İstinaf Mahkemesi ve daha sonra Hollanda Yüksek Mahkemesi, Rotterdam İlk Derece Mahkemesi'nden farklı sonuca varmış olup, Hollanda Yüksek Mahkemesi CMR'nin “mode-on-mode” taşıma dışında multimodal taşımalara uygulanmayacağını belirtmiştir.¹³⁴⁵ Hollanda ayrıca Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları aşamasında taslağın kapıdan kapıya taşımalara uygulanmasına ilişkin görüşlerini belirtirken, multimodal taşımanın bir taşıma aşamasına ilgili unimodal taşıma konvansiyonlarının uygulanıp uygulanamayacağına ilişkin değerlendirmeler yapmış ve CMR'nin, Lahey-Visby Kuralları gibi hükümlerinde bu yönde bir göndermede bulunmadığını ve bunun yerine CMR'nin İmza Protokolü'nde imza sahiplerinin, kombine taşımalara ilişkin sözleşmeleri düzenleyen konvansiyonları görüşmeyi üstlendikleri anlamına gelen “*the undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts for...and combined transport*” ifadesinin bulunduğu yer verilmiştir.¹³⁴⁶ Bu kararda eğer CMR multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanacak ise bu durumda eşyayı teslim alma yeri ve teslim etme yerinin karayoluyla taşıma aşaması bakımından teslim alma yeri¹³⁴⁷ ve teslim

¹³³⁹ Bu bilgi için bkz. NIKAKI, 2013, s. 83-84.

¹³⁴⁰ HR 1.6.2012 (*Godafoss*). Bu karar hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 140-142; SPANJAART, 2017, s. 171-173.

¹³⁴¹ NIKAKI, 2013, s. 84.

¹³⁴² Bu bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 171.

¹³⁴³ Rb. Rotterdam 11.4.2007. Bu karar hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 141; SPANJAART, 2017, s. 171.

¹³⁴⁴ Bu bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 171.

¹³⁴⁵ HR 1.6.2012 (*Godafoss*). Bu bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 172-173. Bu konuda bilgi için ayrıca bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 141-142.

¹³⁴⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 10, para. 34 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹³⁴⁷ Bu bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 181.

etme yerlerinin dikkate alınması gerektiğine yer verilmiştir. Dolayısıyla Alman, İngiliz ve Hollanda mahkemeleri kararları incelendiğinde farklı ülkelerin mahkemelerinde ve hatta aynı ülkenin farklı mahkemelerinde CMR'nin multimodal taşımanın karayolu taşıma kısmına uygulanıp uygulanmayacağı konusunda farklı görüşlerin olduğu görülmektedir.¹³⁴⁸

4. Türk Doktrininin ve Türk Mahkemelerinin Çeşitli Kararlarının İncelenmesi

Türk doktrinde multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına CMR hükümlerinin uygulanabileceği kabul edilmektedir.¹³⁴⁹ Buna göre multimodal taşımada eşyanın boşaltılarak taşınması durumunda karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanacağı, karayoluyla taşıma aşaması dışındaki taşıma aşamalarına söz konusu aşamaya ilişkin milletlerarası konvansiyonlara veya ulusal hukuka tabi olacağı görüşü hakimdir.¹³⁵⁰ CMR'nin uygulanabilmesi için multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasının milletlerarası nitelikte olması gerektiği belirtilmiştir.¹³⁵¹ Buna göre milletlerarası multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasının iki farklı ülke arasında yapılmaması durumunda zararın karayolunda meydana gelmesi ve uyuşmazlığın Türk mahkemeleri önüne gelmesi halinde CMR'nin uygulanamayacağı, uygulanacak hukukun MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edileceği savunulmaktadır.¹³⁵² Taşımanın milletlerarası niteliğinin tespitinde multimodal taşımanın karayolu taşıma aşamasının teslim alma yeri ve teslim etme yerinin dikkate alınacağı ifade edilmiştir.¹³⁵³ Akıncı ise taşımanın iki ülke arasında yapılmasına rağmen, karayoluyla taşımanın sadece bir ülkede gerçekleşip diğer ülkelerin başka taşıma metodu ile geçilmesi durumunda taşımanın milletlerarası nitelikte olduğunu ve CMR'nin uygulanacağını savunmaktadır.¹³⁵⁴ CMR m.1 hükmünün lafzi yorumlanması ile ortaya çıkan multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanmayacağına dair aksi yöndeki görüşün CMR'nin emrediciliği ile bağdaşmadığı ve CMR m.2 hükmü ile CMR'nin karayolu haricindeki taşıma türleri ile ilişkisi kati bir şekilde belirlendiği savunularak eleştirilmiştir.¹³⁵⁵ Ayrıca tarafların aralarındaki multimodal taşıma sözleşmesinde taşımanın türünü belirtmeden, sözleşmede taşımanın karayoluyla gerçekleştirilebileceği öngörülürse bu durumda da

¹³⁴⁸ HOEKS, 2010, s. 35.

¹³⁴⁹ ALHAN, 2023, s. 191; COŞKUN, 2018, s. 94.

¹³⁵⁰ İREN, 2021, s. 34.

¹³⁵¹ ALHAN, 2023, s. 194; İREN, 2021, s. 28; COŞKUN, 2018, s. 94. Milletlerarası multimodal taşıma sözleşmesinin bir aşamasının karayoluyla taşıma aşaması olması, bu aşamanın aynı ülke sınırları içinde yer alması durumunda CMR'nin değil ulusal hukukun uygulanacağı yönünde görüş için bkz. KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 106.

¹³⁵² COŞKUN, 2018, s. 156.

¹³⁵³ COŞKUN, 2018, s. 156, dn. 527.

¹³⁵⁴ AKINCI, 1999, s. 27.

¹³⁵⁵ ALHAN, 2023, s. 191.

karayoluyla eşya taşıma aşamasına CMR'nin uygulanabileceği savunulmuştur.¹³⁵⁶ Ancak belirtmek gerekir ki doktrinde karşı görüş de söz konusu olup, bu görüş uyarınca CMR m.2/1 hükmünde düzenlenen taşıma haricinde CMR'nin yalnızca tüm taşımanın karayolunda yapılması halinde uygulanacağı savunulmuştur.¹³⁵⁷ *Burdurlu Ahlat*, CMR, Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve hava yoluyla taşıma konvansiyonlarını kıyaslamış ve buna göre CMR'nin uygulanabilmesinde benimsenen yaklaşımın “*sözleşmesel yaklaşım (contractual approach)*” olduğunu, Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanabilmesinde benimsenen yaklaşımın “*belgeye dayalı yaklaşım (documentary approach)*” olduğunu, hava yoluyla taşıma konvansiyonlarının uygulanabilmesi için hava taşımasının söz konusu olması gerektiğini belirtmiştir.¹³⁵⁸ CMR'nin İmza Protokolü'ndeki ifade dikkate alınarak, CMR'nin multimodal taşımanın bir aşamasına uygulanmasının istenmediği sonucuna varılabileceği ifade edilmiştir.¹³⁵⁹ Ayrıca CMR m.2 hükmünün özel bir düzenleme olduğu, bu tür bir multimodal taşımanın haricinde, CMR'nin bir bütün olarak karayolu taşıma aşamasına uygulanmasının bu hüküm nedeniyle önüne geçildiği belirtilmiştir.¹³⁶⁰

Yargıtay çeşitli kararlarında multimodal taşımanın karayoluyla eşya taşıma aşamasına CMR'nin uygulanacağı yönünde karar vermiştir. Buna göre örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta eşya İstanbul'dan İspanya'ya taşınması sırasında hasara uğramış, bunun üzerine davacı sigortalısının uğradığı zararı karşılamış ve davacı, davalının taşıyan sıfatıyla sorumlu olduğunu iddia ederek ödenen sigorta tazminatının faiziyle birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.¹³⁶¹ Taraflar arasında taşıyanın hasardan sorumlu olup olmadığı ve zarar miktarının tespiti konularına dair uyuşmazlık bulunmaktadır. Hasarın taşımanın karayolu aşamasında meydana geldiği tespit edilmiştir. Yargıtay, kararının gerekçesinde Anayasa m.90/5 hükmüne yer vererek somut uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğine hükmetmiştir. Yargıtay, bu nedenle İstanbul Asliye 10. Ticaret Mahkemesi tarafından somut olaya TTK hükümlerinin uygulanması yönünde verilen kararın bozulmasına karar vermiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta eşya Hindistan'dan İran'a deniz yoluyla taşınmış, buradan da Türkmenistan'a

¹³⁵⁶ ALHAN, 2023, s. 193-194.

¹³⁵⁷ Bu yönde görüş için bkz. MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 547, dn. 34.

¹³⁵⁸ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 154.

¹³⁵⁹ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 164.

¹³⁶⁰ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 166.

¹³⁶¹ Yargıtay 11. HD., E. 2004/13117 K. 2005/10812 T. 10.11.2005 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

taşınmış ve taşımanın tüm aşamaları davalı tarafından üstlenilmiştir.¹³⁶² Mahkeme, İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin davaya konu hasar iddiasının karayoluyla taşıma aşamasında olması nedeniyle CMR hükümlerinin uygulanması gerektiği yönündeki kararına ve bu karar için İlk Derece Mahkemesi tarafından esas alınan bilirkişi raporuna yer vermiştir. Bu raporda taşımanın CMR m.2 kapsamında olmadığı çünkü eşyanın karayolu taşıma aracına yüklenmeden doğrudan gemiye yüklendiğini, deniz yoluyla taşıma aşamasından sonra konteynerlerin karayolu taşıma aracına yüklendiği, bu nedenle taşımanın CMR değil TTK hükümlerine tabi olduğu belirtilmiştir. Bölge Adliye Mahkemesi ise bu değerlendirmenin eksik bir değerlendirme olduğunu belirtmiş ve İlk Derece Mahkemesi'nin CMR m.2 hükmüne ilişkin yorumunun doğru olduğuna ancak CMR m.1 hükmüne dikkat çekmiş ve somut olayda yükleme yeri ülkesi olan İran'ın CMR'ye taraf olduğuna ve dolayısıyla taşımaya CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir. Bu nedenle bilirkişi raporunun isabetsiz olduğunu belirtmiştir.

Belirtmek gerekir ki, multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına bu aşamanın ulusal nitelikte olmadığı durumda CMR'nin uygulanacağı yönündeki Türk doktrinindeki hakim görüş, Yargıtay kararlarında da söz konusudur. Buna göre Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta eşyanın Gemlik Roda Limanı'ndan Türkmenbaşı Limanı'na deniz yolu ile taşınması ve daha sonra oradan karayolu ile taşınmasına ilişkin bir taşıma sözleşmesi yapılmış, eşyalar gemiye herhangi bir kara taşıma aracına yüklenmeden doğrudan doğruya gemiye yüklenmiş, bu eşyalar karayolu ile taşınmaları sırasında aracın kasasından düşerek hasarlanmışlardır.¹³⁶³ Somut olayda davacı üst, davalı ise alt taşıyıcıdır. Davacı, alt taşımayı yapan davalının hasarın meydana gelmiş olmasından tam sorumlu olduğunu iddia etmiştir. Yargıtay, uyuşmazlığın üst taşıyıcının alt taşıyıcıya dava açıp açamayacağı konusunda toplandığını belirtmiş ve taşımanın ne tür bir taşıma olduğunun belirlenmesi gerektiğine yer vermiştir. Bunun nedeni olarak ise taşımaya CMR hükümlerinin uygulanması durumunda CMR m.34 hükmü uyarınca üst taşıyıcının ödemedede bulunmadan alt taşıyıcıya dava açabilmesinin mümkün olmadığı ancak mülga 6762 sayılı TTK m.787/2 hükmünün uygulanması durumunda ise kendisine dava açılan üst taşıyıcının ödeme yapmadan alt taşıyıcıya dava açabileceği şeklinde belirtilmiştir. Yargıtay, hasarın Türkmenistan sınırı içinde karayoluyla taşıma aşamasında gerçekleştiğini belirtmiş ve dolayısıyla CMR

¹³⁶² İstanbul BAM, 14. HD., E. 2020/70, K. 2023/251, T. 17.2.2023 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹³⁶³ Yargıtay 11. HD., E. 2013/14172, K. 2014/4224, T. 5.3.2014 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022. Bu karara atıf için ayrıca bkz. İREN, 2021, s. 28, dn. 114.

hükümlerinin uygulanamayacağına hükmetmiştir. Bu nedenle davacının bu davayı açmasının mümkün olduğuna ve yerel mahkeme kararının davacı yararına bozulmasına karar vermiştir.

İncelenen bu kararda görüldüğü üzere Yargıtay da multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanabilmesi için milletlerarası nitelikte olmasını aramıştır. Belirtmek gerekir ki, her ne kadar Yargıtay'ın bu kararı CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanabilmesi için bu taşıma aşamasının iki farklı devlet arasında yapılmasını gerekli kıldığına örnek teşkil etse de, bu durumda somut uyuşmazlığa doğrudan TTK'nın uygulanacağına karar vermek yerine MÖHUK m.29 hükmü uygulanarak bu hüküm uyarınca uygulanacak hukukun Türk hukuku olarak tespit edilmesi durumunda TTK hükümlerinin uygulanmasına karar vermek yerinde olacaktır.

Multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasının ulusal nitelikte olması nedeniyle CMR'nin uygulanamayacağına hükmedildiği Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir başka kararına konu olan somut uyuşmazlıkta İzmir Limanı'ndan İngiltere'ye taşınan malların davalıya teslim edilmiş ancak konteynerlerden birinin malların gemiden indirildikten sonra karayoluyla taşıma sırasında çalınma sonucunda zayi olmuştur ve Yargıtay, bu tür taşımalarda taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına Deniz Ticaret Hukuku kurallarının, karayoluyla taşıma aşamasına bu aşamaya ilişkin hükümlerin, müşterek konularda ise *“taşıma içerisinde ağırlıklı olan taşıma moduna ait kuralların uygulanmasının gerekli”* olduğunu belirtmiştir.¹³⁶⁴ Somut olayda taşımanın ağırlıklı olarak deniz yoluyla taşıma olduğuna, taşımanın küçük bir parçası olan karayoluyla taşımanın İngiltere'de gerçekleşen ulusal bir taşıma olduğuna ve bu nedenle CMR hükümlerinin uygulanamayacağına karar vermiştir.

İlk derece mahkemelerinin de multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanacağına dair kararları söz konusudur. Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta eşya Almanya'dan Türkiye'ye önce hava yoluyla Leipzig'den İstanbul'a ve daha sonra davalı tarafından İstanbul'dan Denizli'ye tır ile taşınmak üzere yüklenmiş, Sakarya ili sınırlarında araçta meydana yangının sonucunda eşyada hasar oluşmuştur.¹³⁶⁵ Mahkeme, eşyanın taşındığı ülkelerden birinin yabancı ülke olması, hasarın *“kombine”* taşımanın karayolu aşamasında meydana gelmesi nedeniyle CMR'nin uygulanacağını belirtmiştir.

İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut olayda eşyanın Amerika Birleşik Devletleri'nden Türkiye'ye taşınması konusunda taraflar anlaşmış, eşya

¹³⁶⁴ Yargıtay 11. HD., E. 2005/7446, K. 2006/7833, T. 3.7.2006 (LALE, 2015, s. 91-92).

¹³⁶⁵ Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/80, K. 2018/619, T. 21.6.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

taşıma sırasında kaybolmuş, davacı kaybolan ürünün yenisini tekrar sipariş vermek zorunda kalmış, müşterisine hizmeti geç ifa etmiş, bunun üzerine icra takibi başlatılmış, davalının itirazı ile takip durmuş, davacı takip konusu alacağın, faizinin ve icra inkar tazminatının ödenmesini talep ve dava etmiştir.¹³⁶⁶ Bilirkişi raporunda eşyaların hava yoluyla taşınması sırasında kaybolduğu, bu durumda Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulanacağı, eşyaların hava yoluyla taşıma aşamasında değil de hava yoluyla taşıma aşamasından önce gerçekleşen karayolu taşımasında kaybolduğu kabul edilirse davalı taşıyıcının sorumluluğunun CMR hükümlerine göre tespit edileceği, tarafların karayolu, hava yolu ve tekrar karayolu şeklinde “*karma*” taşıma olarak anlaşmaları durumunda Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası bir konvansiyon bulunmaması nedeniyle MÖHUK m.29/2 hükmü uyarınca TTK’da karma taşımalara ilişkin hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir. Mahkeme, eşyaların karayoluyla taşıma sırasında kaybolduğunu ve bu nedenle davalı taşıyıcının sorumluluğunun CMR hükümlerine göre tespit edilmesi gerektiğine karar vermiştir.

Multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına CMR’nin uygulanamayacağı yönünde ilk derece mahkemesi kararları da bulunmaktadır. Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin kararına konu olan uyuşmazlıkta “*karma*” taşıma söz konusudur.¹³⁶⁷ Buna göre İspanya’dan Güney Afrika’ya Barcelona ve Durban Limanı arasında deniz yolu ve Durban Limanı ve Johannesburg arasında karayolu şeklinde gerçekleştirilen taşımanın karayoluyla taşıma aşamasında eşyanın hasara uğradığı ve karma taşımalara ilişkin Türkiye’nin taraf olduğu bir milletlerarası anlaşma bulunmadığı, ayrıca tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları nedeniyle Mahkeme, uyuşmazlığa TTK hükümlerinin uygulanacağına karar vermiştir. Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin kararına konu olan somut olayda yüklerin çekiciye bağlı dorse ile taşınması sırasında aracın üzerinde bulunan makinanın üst geçide çarpıp hasarlanması üzerine hasar bedeli sigortalıya ödenmiş ve davacı, rücu tazminatın tahsili için davalılar aleyhine takip başlatıldığını, davalıların itirazı üzerine takibin durduğunu ve bu nedenle itirazın iptaline, takibin devamına, icra inkar tazminatına hükmedilmesini talep etmiştir.¹³⁶⁸ Taşımanın deniz yolu ve karayolundan oluşan “*karma*” bir taşıma olduğu belirtilmiştir. Bilirkişi raporunda karma taşımalara ilişkin Türkiye’nin taraf olduğu

¹³⁶⁶ İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/709, K. 2020/149, T. 25.2.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

¹³⁶⁷ Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/1264, K. 2020/237, T. 4.3.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹³⁶⁸ Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/917, K. 2020/694, T. 23.10.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

milletlerarası bir konvansiyon bulunmadığı, MÖHUK m.29 hükmü uyarınca Türk hukuku ve mülga 6762 sayılı TTK m.762 vd. hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir.

Hem TTK hem de CMR hükümlerinin birlikte uygulandığı kararlar da söz konusudur. İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararı bu duruma örnek olup, bu karara konu olan somut olayda eşya taşıma sırasında hasara uğramış, davacı sigortalısına hasar tazminatı ödemiş ve rücuen tahsili amacıyla davalı aleyhine takip başlatılmış, davalı bu takibe itiraz etmiş, bunun üzerine itirazın iptali ve icra inkar tazminatı talebine ilişkin bir dava açılmıştır.¹³⁶⁹ Mahkeme tarafından seçilen bilirkişilerin hazırladığı raporda dava konusu hasarın deniz yoluyla taşıma sırasında, limanda yükleme sırasında, sefer süresi boyunca ve tahliye işlemi sonunda gerçekleşmediği, hasarın kara taşıması sırasında gerçekleştiğinin en makul açıklama olduğu, bu hasar sonrasında da çevre şartlarına bağlı olarak suyun sandık içerisine sirayet ettiğinin kabulünün gerektiği ifade edilmiştir. Somut olayda söz konusu olan taşıma deniz ve karayolundan oluşan bir “*karma*” taşımadır. Mahkeme uyuşmazlığın çözümünde TTK ve CMR hükümlerini uygulamıştır. Mahkeme, davalı taşıyıcının tüm taşımayı üstlendiğini, zararın deniz yoluyla taşıma sırasında değil karayoluyla taşıma sırasında da meydana gelmesi durumunda dahi karayolu taşımasını gerçekleştirenlerin davalının yardımcı şahsı olacağını, davalının bu kişilerin kusurlarından sorumlu olmayacağını, bu nedenle hasarın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğinin belirlenmesinin taşıyıcının sorumlu tutulup tutulamayacağı bakımından farklılık yaratmayacağı, dava konusu ıslanmanın nasıl meydana geldiği ve taşıyıcıya atfedilebilir bir kusur sonucunda meydana gelip gelmediği ispatlanamadığı nedeniyle davanın reddine karar vermiştir.

Benzer şekilde İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi hem TTK hem de CMR hükümlerini birlikte uyguladığı bir başka kararı söz konusudur. İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut olayda da taşıma sırasında eşyalar hasar görmüş ve davalı, cevap dilekçesinde multimodal taşıma söz konusu olduğu için FIATA Kuralları'na göre hak düşürücü sürenin 9 ay olduğunu belirtmiştir ancak Mahkeme, FIATA Kuralları'nın m.1.1 hükmü dikkate alınarak bu kuralların yalnızca tarafların sözleşmeye dahil etmeleri durumunda uygulanabileceklerini, m.20 hükmü uyarınca Kurallar'ın milletlerarası antlaşmaların ve ulusal hukukun emredici hükümlerine aykırı olmadığı takdirde uygulanacağını, sözleşmede FIATA Kuralları'na atıf yapılmadığını, atıf yapılsa bile TTK m.1188 ve CMR m.32 hükümlerinin

¹³⁶⁹ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/130, K. 2020/333, T. 4.12.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

emredici nitelikte olduğunu belirtmiştir.¹³⁷⁰ Mahkeme, dava konusu taşımanın deniz yolu ve karayolundan oluşan “*karma*” taşıma olduğunu belirtmiştir. Eşyaların varma yeri Türkmenistan olarak kararlaştırılmıştır. Japonya’dan gemiye yüklemesi yapılan malların varış yerine hasarlı olarak ulaştığı, bu hasardan dolayı nakliyecinin sorumlu tutulacağına ilişkin bir ihtarın yapıldığına dair beyan söz konusudur. Hasarın ihbarının uygunluğu bakımından TTK m.1185 hükmü dikkate alınmış ve karayoluyla taşıma aşaması bakımından ise CMR m.30 hükmü dikkate alınmıştır.

Çalışmada belirtildiği üzere CMR’nin uygulama alanına girmeyen bir uyuşmazlık söz konusu ise MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuk tespit edilmeli ve bu hukuk eğer Türk hukuku ise TTK hükümleri uygulanmalıdır. Dolayısıyla CMR ve TTK hükümlerinin bu şekilde birlikte uygulanması yerinde değildir.

Çeşitli ilk derece mahkemelerinin kararlarında taşımanın “*Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu’na*” (Multimodal Taşıma Konvansiyonu) tabi olduğu, ancak bu Konvansiyon’un Türkiye tarafından henüz onaylanmadığı şeklinde hatalı ifadelere yer verilmiştir. İstanbul Anadolu 9. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin kararına konu olan uyuşmazlıkta milletlerarası “*karma*” taşıma niteliğinde bir taşıma söz konusudur.¹³⁷¹ Sigorta uzmanı ve Gıda Mühendisi bilirkişiden oluşan bilirkişi heyetinin raporunda milletlerarası karma taşımanın “*Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu’na*” (Multimodal Taşıma Konvansiyonu) tabi olduğu, ancak bu Konvansiyon’un Türkiye tarafından henüz onaylanmadığı, hasarın taşımanın demiryoluyla taşıma aşamasında meydana geldiği ancak parkurdaki ülkelerden birinin taraf olmaması nedeniyle Türkiye’nin taraf olduğu “*Uluslararası Demiryolu ile Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme*” hükümlerinin bu davada uygulanamayacağını, somut uyuşmazlığa TTK hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi’nin kararına konu olan uyuşmazlıkta Gebze (Türkiye)- Almatı (Kazakistan) arasında davalı tarafından gerçekleştirilmiş olan bir taşıma söz konusu olup, taşıma Gebze-Soçi arasında davalıya ait tırlar ile yapılmış ve Soçi-Almatı arasında demiryolu ile yapılmıştır.¹³⁷² Tüm taşımanın davalının sorumluluğunda gerçekleştiği ve hasarın, demiryolu aşamasında yükleme ve istiflemenin hatalı olması nedeniyle yükün kaymasına bağlı olarak gerçekleştiği belirtilmiştir. Mahkeme, davaya konu taşımanın

¹³⁷⁰ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/549, K. 2021/192, T. 30.3.2021 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

¹³⁷¹ İstanbul Anadolu 9. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2016/1103, K. 2018/461, T. 26.4.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹³⁷² İstanbul BAM, 13. HD., E. 2018/1795, K. 2020/529, T. 30.4.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

multimodal taşıma olması nedeniyle bu tip taşımaların “*Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu’na*” (Multimodal Taşıma Konvansiyonu) tabi olduğu ancak bu Konvansiyon’a Türkiye’nin taraf olmadığını, oluşan boşluğa Dünya Taşıma İşleri Aracıları Dernekleri Federasyonu’nun kurallarının (FIATA Kuralları) teamülen uygulanmakta olduğu ancak kuralların konvansiyon hükmünde olmadığı, dava konusu taşımaya demiryolu ile taşıma aşamasının yapıldığı ülkeler Gürcistan ve Kazakistan’ın “*Uluslararası Demiryolu ile Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme’ye*” taraf olmayıp ayrıca taraflar arasında bu Sözleşme hükümlerinin de uygulanacağına dair bir anlaşmanın bulunmadığı için bu Sözleşme’nin uygulanamayacağı, “*yabancılik unsuru bulunmayan olayda iç hukuk kurallarının uygulanması*” gerektiğine karar vermiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi başka bir uyuşmazlıkta da benzer bir karar vermiştir.¹³⁷³ Bu uyuşmazlığa konu olan olayda eşya İstanbul’dan Rostov Limanı’na deniz yolu ile taşınmış, Rostov Limanı ve Kazakistan’ın Almatı şehri arasında demiryolu ile taşınmış ve varma yerinde yapılan kontrolde eşyanın hasara uğradığı tespit edilmiştir. Davacı sigorta şirketi, sigortalısına hasar bedelini ödemiş ve davalı taşıyıcıya hasar bedelinin tahsili için yaptıkları takibe davacı, davalının haksız itiraz ettiğini belirterek itirazın iptaline karar verilmesini talep etmiş ve ilk derece mahkemesinin davanın kabulüne dair verilen kararına karşı davalı istinaf başvurusunda bulunmuştur. İstanbul Bölge Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi, uyuşmazlığa konu taşımanın “*karma (multimodal)*” taşıma olduğunu belirterek, bu taşımanın “*Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu’na*” (Multimodal Taşıma Konvansiyonu) tabi olmasına rağmen bu Konvansiyon’u Türkiye henüz onaylamadığı için Konvansiyon hükümlerinin uygulanamayacağına, hasarın tespit edildiği varma yeri olan Kazakistan’ın “*Uluslararası Demiryolu ile Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme’ye*” taraf olmaması ve taraflar arasında da bu Sözleşme hükümlerinin uygulanacağına dair özel bir anlaşmanın da bulunmaması nedeniyle somut uyuşmazlığa bu Sözleşme hükümlerinin değil iç hukuk kurallarının uygulanması gerektiğine karar vermiştir.

İstanbul Anadolu 9. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin kararına konu olan uyuşmazlık, uluslararası multimodal taşıma söz konusu olup, eşyanın hasara uğraması nedeniyle davacının dava dışı sigortalısına ödediği hasar bedelini davalıya rücu edip edemeyeceğine ilişkindir.¹³⁷⁴ Taşıma bilirkişisinin raporunda taşımanın “*uluslararası karma (multimodal/kombine)*” taşıma

¹³⁷³ İstanbul BAM, 13. HD., E. 2019/532, K. 2020/1217, T. 5.11.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹³⁷⁴ İstanbul Anadolu 9. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2016/1102, K. 2018/462, T. 26.4.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

niteliğinde olduğu, bu taşımaların “Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu’na” (Multimodal Taşıma Konvansiyonu) tabi olduğu ancak bu Konvansiyon’un Türkiye tarafından henüz onaylanmadığını, hasarın eşyanın demiryolu ile taşınması aşamasında meydana geldiğini, ancak parkurdaki ülkelerden birinin taraf olmaması nedeniyle “Uluslararası Demiryolu ile Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme” hükümlerinin uygulanamayacağını ve uyuşmazlığa TTK hükümlerinin uygulanması gerektiğini belirtmiştir. Mahkeme de uyuşmazlığa TTK hükümlerini uygulamıştır.

Bu kararlar değerlendirildiğinde Multimodal Taşıma Konvansiyonu yürürlükte olmayan bir konvansiyon olup, incelenen bu kararlarda somut uyuşmazlığa konu taşımanın bu Konvansiyon’a tabi olduğu ifadesi hatalıdır. Türkiye Konvansiyon’a taraf olursa bile Konvansiyon’un yürürlüğe girmesi için gerekli olan sayıya ulaşamadığı için Konvansiyon yürürlükte olmadığı için bu tür taşımalar Konvansiyon’a tabi olmayacaktır. Ayrıca mahkemenin, somut uyuşmazlığın herhangi bir milletlerarası konvansiyon kapsamına girmediğini tespit etmesi durumunda, somut uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerini değil, MÖHUK m.29 hükmünü uygulayarak uygulanacak hukukun Türk hukuku olması durumunda TTK hükümleri uygulaması gereklidir.

5. CMR m.2 Kapsamı Dışında Kalan Taşımalarda Uyuşmazlık Nedeninin Taşımanın Hangi Aşamasından Kaynaklandığının Belli Olmadığı Durumlar Bakımından Türk Mahkemelerinin Kararlarının İncelenmesi

Kayıp veya hasarın nerede meydana geldiğinin belli olmadığı durumlarda Türk mahkemelerinin hangi hukuku uyguladıklarının incelenmesi gereklidir. İstanbul 11. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin kararına konu olan uyuşmazlıkta deniz ve karayolunu içeren, tek bir taşıma sözleşmesine dayanan ve tek bir konişımentoya dayanarak gerçekleştirilen bir taşıma söz konusudur.¹³⁷⁵ Mahkeme, zararın taşımanın hangi aşamasında ortaya çıktığı bilinmediği için yetkili ulusal hukuka göre çözüm aranması gerektiğini belirtmiştir. Mahkeme, sigortalının merkezinin İstanbul olduğu, deniz yolu taşımasından karayolu taşımasına aktarma işinin İstanbul’da gerçekleştiği ve bu nedenle MÖHUK m.29 hükmü uyarınca taşıma ile ilgili en sıkı ilişkili hukuk olarak Türk hukukunun uygulanması gerektiği, Türk hukukunda değişik tür araçlarla taşımanın TTK m.902 vd. hükümlerinde düzenlendiği üzere özel bir hüküm olmadıkça karayoluyla eşya taşımaya ilişkin hükümlere tabi tutulduğuna yer vermiştir. Dolayısıyla bu

¹³⁷⁵ İstanbul 11. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2014/1038, K. 2018/750, T. 2.7.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

kararda zararın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiği bilinmediği için MÖHUK m.29 hükmüne gidilmiştir.

İstanbul 14. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta taşıma multimodal taşıma niteliğinde olup, eşya Denizli-İzmir arasında karayolu, İzmir-Texas arasında deniz yolu, Texas-Houston arasında karayoluyla taşınarak alıcıya ulaştırılmış, varma yeri olan Houston'da konteyner açıldığında eşyanın hasara uğradığı tespit edilmiş, davacı sigortalısının zararını karşıladığını belirtip, davalının aleyhine başlatılan takibe haksız olarak itiraz ettiğini ileri sürerek itirazın iptalini ve asgari %20 inkar tazminatına hükmedilmesini talep ve dava etmiştir.¹³⁷⁶ Mahkeme taşımanın “*karma*” taşıma niteliğinde olduğunu, bu nedenle taşımaya CMR m.2 hükmünün uygulanamayacağını, CMR'de hüküm bulunmayan hallerde TTK hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir. Ayrıca Türkiye'nin multimodal taşımaya ilişkin bir konvansiyona taraf olmadığına, uyuşmazlığın TTK m.902 vd. hükümlerine göre çözüleceğine, Yargıtay'ın bozma ilamının da bu yönde olduğuna, zararın meydana geldiği aşamanın bilinmesi halinde o aşamada geçerli taşıma tipine ilişkin hukukun uygulanması gerektiğine, somut olayda zararın oluştuğu yerin tespit edilemediğine, zarar yerinin belli olmadığı durumda aksine bir konvansiyon bulunmaması durumunda MÖHUK m.29 hükmü uyarınca taşıyan ve taşıtan nedeniyle Türk hukukunun ve bu nedenle TTK m.902 hükmünün uygulanacağına karar vermiştir.

İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta Mahkeme, taşımanın milletlerarası “*kombine*” taşıma türünde olduğunu ve bu nedenle TTK m.902-905 hükümleri uyarınca değerlendirme yapılacağına karar vermiştir.¹³⁷⁷ Mahkeme, hasarın meydana geldiğinin belli olmadığına yer vermiştir. İstanbul 4. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut olayda eşyanın Ankara'dan Kazakistan'a taşınması davalı tarafından üstlenilmiş, eşyalar gemi ile Rusya'ya taşınmış, burada konteynerler boşaltılarak tren vagonlarına yüklenerak Almatı'ya varış gerçekleşmiş, burada yüklerin bazılarının hasara uğradığı ortaya çıkmıştır.¹³⁷⁸ Davacı sigortalısına sigorta tazminatı ödemiş ve davacı bunun üzerine davalıya rücu ihtarında bulunmuş ancak sonuç alınamaması üzerine davalı aleyhine ilamsız icra takibi başlatılmış ve davalı itirazda bulunarak icra takibini durdurmuştur. Davacı, davalının icra takibine itirazlarının iptaline, takibin devamına, icra inkar

¹³⁷⁶ İstanbul 14. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/51, K. 2019/146, T. 13.2.2019 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

¹³⁷⁷ İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2020/417, K. 2021/751, T. 27.10.2021 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹³⁷⁸ İstanbul 4. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/371, K. 2018/1415, T. 28.12.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

tazminatının, yargılama giderlerinin ve vekalet ücretinin davalıdan tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir. Somut olayda hasar eşyanın demiryoluyla taşınması sırasında gerçekleşmiştir. Mahkeme, somut olayda birden çok taşıma yönteminin kullanıldığı taşıma şekline ilişkin Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası bir konvansiyonun bulunmadığına ve bu nedenle TTK m.902 vd. hükümlerine göre TTK'nın dördüncü kitabının birinci ve ikinci kısım hükümlerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir. Benzer şekilde doğrudan TTK hükümlerinin uygulandığı bir başka karar ise Bakırköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararıdır. Buna göre Bakırköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan olayda çalışmanın konusundan farklı olarak hava yolu ve karayolundan oluşan “*değişik tür araçlarla karma*” taşıma söz konusu olup, iki adet kargo yükü kaybolmuştur.¹³⁷⁹ Mahkeme, somut uyuşmazlığa TTK m.902 vd. hükümleri atfı ile TTK m.850 vd. hükümlerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir.

Bu bölümde incelenen İstanbul 11. Asliye Ticaret Mahkemesi ve İstanbul 14. Asliye Ticaret Mahkemesi kararları dışında, diğer kararlarda uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerinin uygulandığı görülmüştür. TTK hükümlerinin doğrudan uygulanması yerine MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukukun tespit edilip, bu hukukun Türk hukuku olması durumunda TTK hükümlerini uygulamak yerinde olacaktır.

Çeşitli Bölge Adliye Mahkemesi kararlarına konu olan somut uyuşmazlıklarda kayıp veya hasarın nerede meydana geldiği belli değildir. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta Japonya'dan Romanya'ya deniz yoluyla taşıma, daha sonra buradan Türkmenbaşı Limanı'na deniz yoluyla taşıma ve buradan da karayoluyla taşımanın gerçekleştirildiği ve dolayısıyla “*karma (multimodal)*” bir taşımanın varlığından bahsedilmiştir.¹³⁸⁰ Mahkeme bu tür taşımaların “*Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu'na*” (Multimodal Taşıma Konvansiyonu) tabi olduğunu ancak Türkiye'nin bu konvansiyonu henüz onaylamadığını, oluşan boşluğa Dünya Taşıma İşleri Aracıları Dernekleri Federasyonu'nun kurallarının (FIATA Kuralları) teamülen uygulandığını ancak bu kuralların konvansiyon hükmünde olmadığını belirtmiş ve “*yabancılık unsuru bulunmayan olayda iç hukuk kurallarının uygulanması gerektiği açıktır*” şeklinde bir ifadeye yer vererek uyuşmazlığa TTK hükümlerini uygulamıştır.

¹³⁷⁹ Bakırköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/296, K. 2021/965, T. 12.10.2021 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

¹³⁸⁰ İstanbul BAM, 13. HD., E. 2020/164, K. 2020/683, T. 25.6.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan uyuşmazlıkta eşyaların gemi ile Birleşik Arap Emirlikleri/ Ras Al Khaimah Limanı'ndan Romanya/Köstence Limanı'na, oradan gemi ile Türkmenistan/Türkmenbaşı Limanı'na taşınmış, bu limandan kamyonlarla taşınarak nihai varış yeri olan Aşkaabat'a ulaştırılarak teslim edilmiş ancak eşyanın taşıyanın sorumluluğundayken hasara uğramış ve bu hasar nedeniyle davacı sigortalısına hasar tazminatı ödemiştir.¹³⁸¹ Davacı, ödenen tazminatın davalı taşıyandan tahsil edilmesi amacıyla davalı aleyhine yapılan takibe haksız itirazının iptali ve takibin devamına karar verilmesini talep ve dava etmiştir. İlk Derece Mahkemesi, kararında TTK hükmünü uygulayarak hak düşürücü sürenin aşılması nedeniyle davanın usulden reddine karar vermiştir. Bu karara karşı davacı vekili istinafa başvurmuştur. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi, davalının üstlendiği taşımanın “*karma (multimodal)*” taşıma niteliğinde olduğu, bu tip taşımaların “*Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu'na*” (Multimodal Taşıma Konvansiyonu) tabi olmasına rağmen bu Konvansiyon'u Türkiye'nin henüz onaylamadığı, oluşan boşluğa Dünya Taşıma İşleri Aracıları Dernekleri Federasyonu'nun kurallarının (FIATA Kuralları) teamülen uygulandığını ancak bu kuralların konvansiyon hükmünde olmadığı için yabancılık unsuru bulunmayan olayda iç hukuk kurallarının uygulanması gerektiğine karar vermiştir.

Mahkemeler, incelenen somut uyuşmazlıklara konu olan taşımaların multimodal nitelikte olduğunu tespit etmelerinden sonra bu tip taşımaların Multimodal Taşıma Konvansiyonu'na tabi olduğunu ancak bu Konvansiyon'u Türkiye'nin henüz onaylamadığını, oluşan boşluğa FIATA Kuralları'nın teamülen uygulandığını ancak bu kuralların konvansiyon hükmünde olmadığını belirtmişlerdir. Hatta bu bölümde incelenen en son iki kararda da olayda yabancılık unsurunun bulunmadığına ve iç hukuk kurallarının uygulanması gerektiğine hükmedilmiştir. Belirtmek gerekir ki, incelenen her iki olayda da milletlerarası multimodal taşıma söz konusu olup, olayda yabancılık unsuru mevcuttur. Ayrıca çalışmada daha önce incelenen İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi'nin 30.4.2020 tarihli kararında da somut uyuşmazlığa konu taşımanın iki devlet arasında yapılmasına rağmen olayda yabancılık unsurunun bulunmadığı ve iç hukuk kurallarının uygulanması gerektiği belirtilmiştir. Çalışmada belirtildiği üzere Multimodal Taşıma Konvansiyonu, Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi için gerekli olan sayıya ulaşamadığı için yürürlükte olmayan bir konvansiyondur. İncelenen bu kararlarda somut uyuşmazlığa konu taşımanın bu Konvansiyon'a tabi olduğu ifadesi hatalıdır. Türkiye, Konvansiyon'a taraf olursa bile Konvansiyon yürürlükte olmadığı

¹³⁸¹ İstanbul BAM, 43. HD., E. 2020/1697, K. 2020/245, T. 5.11.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

için bu tür taşımalar Konvansiyon'a tabi olmayacaktır. İncelenen bu kararlarda somut uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümleri uygulanmıştır. Mahkemenin, somut uyuşmazlığın herhangi bir milletlerarası konvansiyon kapsamına girmediğini tespit etmesi durumunda, somut uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerini değil, MÖHUK m.29 hükmünü uygulayarak uygulanacak hukukun Türk hukuku olması durumunda TTK hükümleri uygulaması gereklidir.

6. Değerlendirme

Doktrinde bir görüş uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu ve yürürlükte olan multimodal taşımaya ilişkin milletlerarası bir antlaşma bulunmadığı için bu tür bir taşımadan doğan uyuşmazlıkta uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilecektir.¹³⁸² Ancak bu her durum için geçerli değildir. Buna göre çalışmanın inceleme konusu olan karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma eğer CMR m.2 hükmü kapsamında ise CMR hükümleri bu taşımaya uygulanacak olup, bu durumda doktrinde tartışma bulunmamaktadır. Çalışmada incelendiği üzere eşyanın karayolu aracından boşaltılıp gemiye yüklenerken yapılan taşımalarda taşımanın karayoluyla taşıma aşaması bakımından Türk doktrininde hakim görüş bu taşıma aşamasına CMR'nin uygulanacağı yönünde olup, Türk mahkemeleri kararlarında da, her ne kadar ilk derece mahkemelerinde bu durumda CMR'nin uygulanamayacağı yönünde kararlar da söz konusu olsa da, Yargıtay'ın pek çok kararında karayoluyla taşıma aşamasının milletlerarası nitelikte olması durumunda milletlerarası multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanacağına yer verilmiştir.

Ancak kanımızca eşyanın karayolu taşıma aracından boşaltılarak taşınması durumunda Türk mahkemelerinin, multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanacak hukuku MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit etmeleri, deniz yoluyla taşıma aşamasına ise Lahey Kuralları'nı uygulaması gereklidir. Bu noktada önemli olan uyuşmazlığın taşımanın hangi aşamasından kaynaklandığının tespit edilebilmesidir. Diğer bir ifadeyle, kayıp, hasar veya gecikmenin hangi aşamada meydana geldiğinin tespit edilebilmesidir.¹³⁸³ Doktrinde TTK

¹³⁸² EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 102; EKŞİ, Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma, 2020, s. 22. Taşımanın CMR m.2 hükmünde öngörülen şekilde gerçekleştirilmemesi, diğer bir ifadeyle eşyanın karayolu taşıma aracından boşaltılarak taşınması durumunda bu tür bir taşımaya uygulanacak hukukun MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilmesi gerektiğine dair görüş için bkz. AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 182.

¹³⁸³ Uygulamada özellikle zarar yerinin tespit edilebildiği durumlarda unimodal taşıma sözleşmelerinin hükümlerinin uygulanarak uyuşmazlıkların çözüme kavuşturulduğuna ve örneğin, karayolu ve deniz yolundan oluşan multimodal taşımada deniz yolu aşamasına bu alanda taraf olunan milletlerarası antlaşmalar, karayolu taşıma aşamasına da bu alanda taraf olunan milletlerarası antlaşmaların uygulandığına dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2020, s. 587. İstisnai olarak ise CMR m.2, Montreal Konvansiyonu m.18/4, CIM m.1/3 ve m.1/4, CMNI m.2/2 gibi hükümlerin kapsamına giren taşımalarda ise hasarın meydana geldiği yerin tespit edilememesi durumunda konvansiyonların uygulanacağına dair bkz. HOEKS, 2010, s. 411. Ancak *Burdurlu Ahlat*, zararın tespit edildiği taşıma aşamasına bağlı olarak CMR'yi, Montreal Konvansiyonu'nu veya Lahey Kuralları'nı uygulamanın

m.902'nin gerekçesinde de unimodal konvansiyonların multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanabileceğine öngörüldüğüne yer verilmiştir.¹³⁸⁴ Kanımızca uyumsuzluk nedeni deniz yolunda meydana gelmiş ise Lahey Kuralları, karayolunda meydana gelmiş ise MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilen hukuk uygulanacaktır. CMR m.1 hükmü incelendiğinde¹³⁸⁵ ve CMR m.2 hükmünün de CMR'nin uygulanacağı multimodal taşımaları düzenlemesi sebebiyle¹³⁸⁶ bunun dışındaki taşımalarda taşımanın bir aşaması karayoluyla milletlerarası eşya taşıma olduğunda bu aşamaya CMR hükümleri uygulanmamalıdır. Bu yorum katı lafzi bir yorum değil, VCLT m.31/1 hükmünün öngördüğü üzere CMR'nin amacı dikkate alınarak yapılmış bir yorumdur. CMR'nin önsözünde karayoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen hükümleri yeknesaklaştırma ihtiyacına değinilmiştir. İmza Protokolü'nde Konvansiyon'a taraf olan devletlerin “*kombine*” taşıma sözleşmelerini düzenleyen konvansiyona ilişkin müzakerelerin yapılacağı taahhüt edilmiştir. Diğer unimodal taşıma konvansiyonlarında multimodal taşımanın unimodal taşıma aşamasına uygulanabileceği açıkça düzenlenmişken CMR'de bu yönde bir hüküm yoktur. İmza Protokolü'nde tarafların “*kombine*” taşımadan bahsetmesi, diğer bir ifadeyle bu taşımaları dikkate alması ancak diğer unimodal konvansiyonlar gibi açık bir hükme yer vermemesi CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanmasını savunmayı güçleştirmektedir. Çalışmada incelendiği üzere CMR'nin amacı her multimodal taşımayı düzenlemek değildir. İngiltere'nin talebiyle hazırlanan CMR m.2 hükmü ile multimodal taşımanın özel bir türü düzenlenmektedir. Multimodal taşıma sözleşmesinin varlığında CMR m.1/1 hükmünde CMR'nin uygulanması için aranan karayoluyla taşıma sözleşmesi yoktur. Bu nedenle multimodal taşıma sözleşmesinin karayoluyla taşıma aşamasına, bu taşıma aşamasının milletlerarası nitelikte olup olmadığı fark etmeksizin, CMR hükümleri uygulanamayacaktır. Yabancı doktrinde ayrıca Montreal Konvansiyonu'nda hava yoluyla taşıma sözleşmesine (“*contracts of carriage by air*”) değil, hava yoluyla taşımaya (“*carriage by air*”) uygulanacağını düzenlendiğine dikkat çekilmiş ve CMR m.1/1 hükmünde de değişiklik yapılarak taşıma sözleşmesinin iki veya daha fazla taşıma modu öngörmesi durumunda (karayoluyla taşımayı içerecek şekilde) CMR'nin yalnızca karayoluyla taşıma aşamasına uygulanacağına ilişkin bir düzenleme yapılabileceği belirtilmiştir.¹³⁸⁷

hukuki dayanaktan yoksun olduğunu ve mevcut milletlerarası taşıma konvansiyonlarının yanlış uygulanması anlamına geldiğini savunmuştur. Bu görüş için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 143.

¹³⁸⁴ ALHAN, 2023, s. 158; COŞKUN, 2018, s. 86.

¹³⁸⁵ SPANJAART, 2017, s. 170.

¹³⁸⁶ SPANJAART, 2017, s. 170, dn. 8.

¹³⁸⁷ Bevan MARTEN, “Multimodal Transport Reform and the European Union: A Treaty Change Approach”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 751.

Lahey Kuralları multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanabilecektir ancak Lahey Kuralları'nda taşıyanın teslimde gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlenmemektedir. Dolayısıyla bu durumda uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilecektir. Bunun nedeni ise çalışmanın giriş bölümünde belirtildiği üzere somut uyuşmazlığın herhangi bir milletlerarası konvansiyonun kapsamına girmesine rağmen, uyuşmazlık konusuna ilişkin ilgili konvansiyonda bir düzenlemenin bulunmaması durumunda MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilen hukuka göre uyuşmazlık çözülecektir. Ayrıca Lahey Kuralları'nın uygulama alanına girmeyen bir somut uyuşmazlığın varlığı durumunda da uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilecektir.¹³⁸⁸

Uyuşmazlığın taşımanın hangi aşamasında meydana gelen olay nedeniyle gerçekleştiği tespit edilemiyor ise uyuşmazlığa MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilecek hukuk uygulanacaktır.¹³⁸⁹ Dolayısıyla Türkiye'nin taraf olduğu ve yürürlükte olan multimodal taşımaya ilişkin milletlerarası bir antlaşma bulunmadığı için bu tür bir taşımadan doğan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukukun MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edileceğine dair görüş bu durumda geçerli olacaktır.

¹³⁸⁸ Örneğin, *Burdurlu Ahlat*, Lahey Kuralları'na taraf bir devlette konişmentonun düzenlenmemiş olması durumunda Lahey Kuralları'nın uygulanamayacağını ve uygulanacak hukukun kanunlar ihtilafı kurallarına başvurularak tespit edileceğini ifade etmiştir. Bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 254-255.

¹³⁸⁹ Unimodal antlaşmaların multimodal taşımaya kısmen veya tamamen uygulanmasının mümkün olduğu savunulsa dahi eşyanın taşıma süresi boyunca konteyner içinde bulunması nedeniyle zararın nerede meydana geldiğinin tespitinde tereddütler oluştuğuna, multimodal taşımada karşılaşılan pek çok uyuşmazlığın, zarar yerinin tespit edilememesinden kaynaklandığına, dolayısıyla mevcut unimodal milletlerarası antlaşmalardan faydalanmanın zor olduğuna ve bu nedenle yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıkların çözümünün kanunlar ihtilafı kurallarının gösterdiği hukuk tarafından belirleneceğine dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2020, s. 588-589. MÖHUK hükümlerinin multimodal taşıma sözleşmesinin tamamının veya bir kısmının unimodal konvansiyonların uygulama alanına girmediğinde (örneğin, zarar yeri belli olmadığında) veya uygulama alanına girse bile ilgili konvansiyonda uyuşmazlığa uygulanacak kural bulunmadığında devreye girdiğine dair bkz. COŞKUN, 2018, s. 118. Zarar yerinin belli olmadığı durumda MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukukun tespit edileceği ancak milletlerarası taşıma hukukunun menfaatleri dikkate alındığında bu sorunun en isabetli çözümü için multimodal taşımalar bakımından dünya çapında kabul görececek bir konvansiyonun yapılması gerektiği görüşü için bkz. COŞKUN, 2018, s. 212. Konteyner taşımacılığında genelde kayıp veya hasarın nerede meydana geldiği tespit edilemediği, herhangi bir taşıma aşamasına bağlanamadığı için birkaç istisna dışında hiçbir unimodal taşıma konvansiyonunun uygulanamayacağına dair bkz. HOEKS, 2010, s. 411. Bu istisnaların CMR m.2, Montreal Sözleşmesi m.18/4, CIM 1999 m.1/3 ve m.1/4 ve CMNI m.2/2 hükümlerinde öngörülen taşımalar olduğuna dair bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 411.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MÖHUK m.29 HÜKMÜ KAPSAMINDA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANACAK HUKUKUN TESPİT EDİLMESİ

I. MÖHUK m.29 HÜKMÜNÜN KAPSAMININ İNCELENMESİ

A. MÜLGA 2675 SAYILI MÖHUK KAPSAMINDA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANACAK HUKUKU DÜZENLEYEN KANUNLAR İHTİLAFI KURALI VE 5718 SAYILI MÖHUK HÜKÜMLERİNDE m.29 HÜKMÜNÜN ORTAYA ÇIKIŞI

Mülga 2675 sayılı MÖHUK hükümlerinde eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen özel bir kanunlar ihtilafı kuralı bulunmuyordu. Bu nedenle eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk, sözleşmelere uygulanacak hukuku genel olarak düzenleyen mülga 2675 sayılı MÖHUK m.24¹³⁹⁰ hükmü ile tespit edilmekteydi.¹³⁹¹ Bu hüküm uyarınca taraflar, sözleşmeye uygulanacak hukuku açık bir şekilde seçebilecekler, hukuk seçimi söz konusu değil ise sözleşmeye borcun ifa yeri hukuku uygulanacak ve borcun ifa yerinin birden fazla olması durumunda borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukuku uygulanacaktır. Buna göre bu hüküm eşya taşıma sözleşmelerine uygulandığında, eşya taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu için borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edim taşıyıcının edimi olduğu için taşıyıcının ediminin ifa yeri hukuku uygulanacaktır.¹³⁹² Eşya taşımacılığı bakımından bu yer, eşyanın alıcıya teslim yeridir.¹³⁹³ Taşıma işi tek bir mekanda icra edilmemekte, yükleme yeri ile varma yeri arasında yerine getirilmektedir.¹³⁹⁴ Akıncı, mülga 818 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda taşıma sözleşmesinin ifa yerinin malın alıcıya teslim edildiği yer olduğunu ve bu nedenle eşyanın teslim edildiği yer hukukunun uygulanacağını belirtmiştir.¹³⁹⁵ Bu nedenle mülga MÖHUK m.24 hükmünün taşıma sözleşmelerine uygulanması durumunda, taşıma sözleşmesine tarafların seçtikleri hukuk

¹³⁹⁰ Mülga 2675 sayılı MÖHUK m.24: “Sözleşmeden doğan borç ilişkileri tarafların açık olarak seçtikleri kanuna tabidir.

Tarafların açık olarak bir kanun seçmemiş olmaları halinde borcun ifa yeri hukuku, borcun ifa yerinin birden fazla olması halinde borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukuku, bu yerin de tespit edilemediği hallerde ise, sözleşmenin en yakın irtibat halinde bulunduğu yer hukuku uygulanır.”

¹³⁹¹ PÜRSELİM, 2019, s. 338; PARTALCI, 2017, s. 774. Mülga 2675 sayılı MÖHUK m.24 hükmünün birbirinden çok farklı sözleşmeleri düzenlediği ve bu nedenle milletlerarası özel hukuk adaletinin tam anlamıyla sağlanamadığı yönünde eleştiri için bkz. BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 3.

¹³⁹² PARTALCI, 2017, s. 774; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 63; AKINCI, 1999, s. 23; ŞANLI, 1989, s. 53.

¹³⁹³ ŞANLI, 1989, s. 53.

¹³⁹⁴ AKINCI, 1999, s. 23.

¹³⁹⁵ AKINCI, 1999, s. 23.

uygulanacaktır ancak hukuk seçimi söz konusu değil ise malların alıcıya teslim edildiği yer hukuku uygulanacaktır.¹³⁹⁶

Mülga MÖHUK m.24 hükmü uyarınca uygulanacak hukuk olarak borcun ifa yeri gösterildiği için bu hüküm doktrinde eleştirilmiştir.¹³⁹⁷ Buna göre bu hüküm uyarınca tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları durumunda karakteristik edim borçlusunun hukuku değil, karakteristik edimin ifa yeri hukukuna bağlanması milletlerarası taşıma sözleşmelerinin niteliğine uygun değildir.¹³⁹⁸ Sargin, karakteristik edim borçlusunun ikametgâh veya mutad meskeninin bulunduğu yer hukukunun sözleşmesel ilişkide edimi ağırlık taşıyan kişinin menfaatine daha uygun olduğunu savunmuştur.¹³⁹⁹ Karakteristik edimin ifa yeri hukuku, diğer bir ifadeyle taşımanın tamamlandığı ülke hukuku, sözleşmenin tarafları ile ve karakteristik edim borçlusu ile ilgisiz, tesadüfi bir hukuk olabilir.¹⁴⁰⁰ Akıncı, olması gereken hukuk (*de lege ferenda*) açısından taşıyıcının edimini ifa ettiği yer olarak belirlenmiş bağlama noktasının “*en iyi bağlama noktası*” olarak değerlendirilemeyeceğini belirtmiştir.¹⁴⁰¹ Karakteristik edimin “*ifa yeri*” olarak kabul edilmesinin karakteristik edim borçlusunun edimine verilen değeri yansıtmadığına dair eleştiri söz konusudur.¹⁴⁰² Buna göre çok farklı ifa yerleri nedeniyle tek bir taşıma işinde bile taşıyıcının birden çok hukuka tâbi olması gibi bir olumsuzluğun ortaya çıkabildiğinden bahsedilmiştir.¹⁴⁰³ Akıncı, taşıyıcının ifa yeri dikkate alındığı için yetkili hukukun taşıyıcı ile ilgisi olmayan bir hukukun olabileceğini ve bu nedenle taşıyıcının iş yerinin bulunduğu yer hukukunun dikkate alınsaydı daha isabetli olacağını savunmuştur.¹⁴⁰⁴ Doktrinde ifa yeri gibi her sözleşme ilişkisinde değişebilen bir kriter yerine daha süreklilik arz eden bir kriterin esas alınması gerektiği savunulmuştur.¹⁴⁰⁵ Ayrıca borcun ifa yerinin çoğu zaman sözleşme ile ilgisiz bir hukuku işaret ettiği belirtilmiştir.¹⁴⁰⁶ Buna göre örneğin, iki Türk vatandaşı arasında bir eşya taşıma sözleşmesi söz konusu olduğunda ve sözleşmenin ifa yerinin Türkiye dışında başka bir ülke olması durumunda, sözleşmeye uygulanacak hukuk olarak sözleşmenin ifa yeri hukuku uygulanacağı için taraflarla ve sözleşme ile ilgisiz olan bir devlet

¹³⁹⁶ AKINCI, 1999, s. 24.

¹³⁹⁷ AKINCI, 1999, s. 24; ŞANLI, 1989, s.53. Bu eleştiriler hakkında ayrıca bilgi için bkz. PARTALCI, 2017, s. 774-775.

¹³⁹⁸ ŞANLI, 1989, s. 53.

¹³⁹⁹ Fügen SARGIN, “Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel Bir Yaklaşım”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 50, (2001), S. 2, s. 77.

¹⁴⁰⁰ ŞANLI, 1989, s. 53.

¹⁴⁰¹ AKINCI, 1999, s. 24.

¹⁴⁰² TEKİNALP, 2020, s. 340; SARGIN, 2001, s. 77.

¹⁴⁰³ TEKİNALP, 2020, s. 340.

¹⁴⁰⁴ AKINCI, 1999, s. 24.

¹⁴⁰⁵ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 52.

¹⁴⁰⁶ PARTALCI, 2017, s. 774.

hukuku uygulanacaktır.¹⁴⁰⁷ MÖHUK gerekçesinde de mülga MÖHUK bu yönden eleştirilmiş ve buna göre pek çok sözleşmede ifa yerinin tesadüfi olduğuna ve dolayısıyla sözleşme ve taraflar ile ilgisi zayıf bir hukukun uygulanması sonucunu doğurduğuna yer verilmiştir.¹⁴⁰⁸

Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler nitelikleri itibariyle özellik taşıyan akit tiplerindendir.¹⁴⁰⁹ MÖHUK m.29 hükmü bu eleştiriler dikkate alınarak hazırlanmıştır.¹⁴¹⁰ Ayrıca milletlerarası ticarete en çok rastlanılan sözleşme tipi, eşya taşıma sözleşmesi olduğu için onun özelliklerini dikkate alan ayrı bir düzenleme yapılması ihtiyacı, MÖHUK m.29 hükmünün temel gerekçesidir.¹⁴¹¹ Çalışmanın giriş bölümünde belirtildiği üzere MÖHUK m.29 hükmü Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü esas alınarak hazırlanmıştır. Roma Konvansiyonu'nda öngörülen bu hüküm ile ilgili de Giuliano-Lagarde Raporu'nda¹⁴¹² taşıma sözleşmelerinin kendine ait özellikleri bulunduğu için m.4/2 hükmündeki karineye tabi olmasının uygun olmayacağına, bu nedenle eşya taşıma sözleşmelerinin m.4/4 hükmündeki karineye tabi olduğuna, m.4/5 hükmü uyarınca karinenin aksinin ispat edilebileceğine yer verilmiştir.¹⁴¹³ Çalışmanın giriş bölümünde belirtildiği üzere doktrinde MÖHUK m.29 hükmünde açıkça belli bir tür eşya taşıma sözleşmesinden bahsedilmediği için bu madde karayoluyla, demiryoluyla, hava yoluyla, deniz yoluyla ve multimodal olarak yapılan tüm taşımalara ilişkin sözleşmelere uygulanacağı savunulmaktadır. Ayrıca her türlü eşya MÖHUK m.29 hükmü kapsamındaki sözleşmenin konusu olabilir.¹⁴¹⁴

¹⁴⁰⁷ Bu konuda örnek için bkz. PARTALCI, 2017, s. 774-775.

¹⁴⁰⁸ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 8 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

¹⁴⁰⁹ ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 449. 5718 sayılı MÖHUK hükümlerinde sözleşmeden doğan borç ilişkilerine uygulanacak hukuka ilişkin m.24 hükmünde genel bir maddenin ve ayrıca özellik arz eden çeşitli borç ilişkileri bakımından yeni düzenlemelerin öngörülmesiyle günümüzün gelişmelerine uyum sağlandığına dair görüş için bkz. TARMAN, 2010, s. 145-146, 167.

¹⁴¹⁰ PARTALCI, 2017, s. 775.

¹⁴¹¹ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 11 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022. Doktrinde ayrıca bu yönde bilgi için bkz. ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 450; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 126. Hatta deniz ticareti alanında deniz ticareti alanında diğer hukuk alanlarına nazaran çok daha fazla yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlığın bulunması nedeniyle “deniz milletlerarası özel hukuku” dalının varlığından bahsedilmesine neden olduğuna, bazı ülkelerin sadece deniz ticaretine ilişkin kanunlar ihtilafı kuralları içeren özel kanunlar yaptıklarına ve Hollanda'da 1 Mayıs 1993 tarihinde yürürlüğe giren 18 Mart 1993 tarihli Deniz Kanunlar İhtilafı Kanunu'nun bu duruma örnek olduğuna dair bilgi için bkz. Nuray EKŞİ/ Ali Cem BUDAK, “Hollanda Deniz Kanunlar İhtilafı Kanunu”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. I, (2005), S.2, s. 162-163. Hollanda Deniz Kanunlar İhtilafı Kanunu'nun Türkçe çevirisi için bkz. EKŞİ/BUDAK, 2005, s. 164-167.

¹⁴¹² Report on the convention on the law applicable to contractual obligations by Mario Giuliano, Professor, University of Milan, and Paul Lagarde, Professor, University of Paris I, OJ 31.10.1980 C 282 [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031\(01\):EN:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031(01):EN:HTML) Erişim Tarihi: 08.06.2022.

¹⁴¹³ GIULIANO-LAGARDE Report, s. 21.

¹⁴¹⁴ PÜRSELİM, 2019, s. 339.

B. SÖZLEŞME TARAFLARININ HUKUK SEÇİMİNDE BULUNMASI

1. MÖHUK m.29/1 Hükümü Uyarınca Hukuk Seçimi

MÖHUK m.29/1 hükümü uyarınca eşya taşıma sözleşmeleri tarafların seçtikleri hukuka tabidir. Sözleşmeden doğan borç ilişkilerindeki MÖHUK hükümlerindeki genel yaklaşıma uygun olarak¹⁴¹⁵ eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler bakımından da taraflara istedikleri devletin hukukunu uygulanacak hukuk olarak seçme hakkı tanınmıştır.¹⁴¹⁶ Buna göre bu alanda da irade serbestisi ilkesi benimsenmiştir.¹⁴¹⁷ Hukuk seçiminin açık veya zımni olabileceğine dair bir açıklama bu hükümde bulunmamaktadır.¹⁴¹⁸ MÖHUK m.29 hükmünde öngörülen hukuk seçiminin, MÖHUK m.24 hükmündeki genel kuraldan farklılığı söz konusu değildir.¹⁴¹⁹ Buna göre bu konuda MÖHUK m.24 hükmünün incelenmesi yerinde olacaktır. İrade serbestisi, hangi hukukun uygulanacağına ilişkin belirsizlikleri önlediği için ticari hayatta güven ve istikrar sağlamaktadır.¹⁴²⁰ Hukuk seçimi ile birlikte objektif statü ve en sıkı ilişkili hukuk istisnası bertaraf edilmektedir.¹⁴²¹ Hukuk seçiminin diğer avantajları olarak, bu seçimin kural olarak seçilen hukukun maddi hükümlerine ilişkin olacağı için atıf probleminin söz konusu olmayacağı, tarafların bildiği hukuku seçmelerinde menfaatlerinin olduğu ve yetkili mahkemenin bulunduğu ülke ile o devletin hukukunun uygulanacak hukuk olarak seçilmesinin usul ekonomisine hizmet edeceği doktrinde belirtilmiştir.¹⁴²² Geçerli hukuk seçiminin söz konusu olması durumunda bu hukuk bütün hükümleri ile, diğer bir ifadeyle emredici ve tamamlayıcı hükümleriyle birlikte sözleşmeye uygulanacaktır.¹⁴²³ MÖHUK m.24/1 hükmünde belirtildiği üzere hukuk seçiminin açık veya zımni olarak yapılması mümkündür. Zımni hukuk seçiminin kabulünün mülga MÖHUK döneminde yapılan eleştirileri dikkate alarak ve AB

¹⁴¹⁵ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 11 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

¹⁴¹⁶ ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 450.

¹⁴¹⁷ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 103; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 126.

¹⁴¹⁸ GÜNGÖR, 2021, s. 194.

¹⁴¹⁹ AKINCI, 2020, s. 64-65. Eşya taşıma sözleşmelerinde hukuk seçimi bakımından MÖHUK m.24/1-3 kurallarının esas olduğu hakkında bkz. TARMAN, 2010, s. 168. MÖHUK m.29/1 hükmünde hukuk seçimi bakımından bir sınırlama söz konusu olmadığı için genel hüküm olan MÖHUK m.24 hükmünde düzenlenen hukuk seçimine ilişkin esasların eşya taşıma sözleşmeleri için geçerli olduğuna dair bkz. ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 476. MÖHUK m.29 hükmünde hukuk seçimi bakımından genel kuralın uygulanacağına dair açık bir yönlendirme bulunmadığına ancak bu durumun esasa etkili olan bir eksiklik olarak görülmemesi gerektiğine ve hukuk seçimine ilişkin genel kuralın kriterlerinin eşya taşıma sözleşmesinde hukuk seçimi hakkında da uygulanması gerektiğine dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 271.

¹⁴²⁰ TARMAN, 2010, s. 147.

¹⁴²¹ TARMAN, 2010, s. 147-158. Hakimin, halin bütün şartlarına göre sözleşme ile daha sıkı ilişkili hukukun bulunduğunu belirterek tarafların seçtikleri hukuktan başka bir hukuku uygulayamayacağına, hukuk seçiminin esas sözleşmenin geçersizliğine neden olacak olsa dahi bu hukukun uygulanacağına dair bilgi için bkz. TARMAN, 2010, s. 152-153.

¹⁴²² Bu görüş için bkz. TARMAN, 2010, s. 148.

¹⁴²³ TARMAN, 2010, s. 147.

müktesebatına uyum sağlamak amacıyla düzenlendiği belirtilmiştir.¹⁴²⁴ MÖHUK m.24/1 hükmünde farazi değil zımni irade esas alınmaktadır.¹⁴²⁵ Zımni hukuk seçiminde tarafların bir hukuku seçmeye yönelik gerçek iradeleri bulunmaktadır¹⁴²⁶ ancak farazi iradede hakim, tarafların hukuk seçimi yapsalardı seçeceklerini düşündüğü hukuku veya tarafların menfaatine uygun olduğu varsayılan hukuku tespit etmektedir.¹⁴²⁷ MÖHUK m.24/1 hükmünde zımni hukuk seçimi bakımından sözleşme hükümlerinden veya halin şartlarından tereddüde yer vermeyecek şekilde anlaşılması gerektiği öngörülmüştür. Bunun nedeni ise hukuk seçiminde hukuk güvenliğini sağlamaktır.¹⁴²⁸ Uygulamada yetkili mahkemenin seçimi ve hukuk seçimi birbirine karıştırılmaktadır.¹⁴²⁹ Yetkili mahkemenin seçilmesi, bu devletin hukukunun somut uyuşmazlığa doğrudan uygulanacağı anlamına gelmemektedir.¹⁴³⁰ Bu durum tek başına zımni iradenin mevcudiyetini ortaya koymamaktadır.¹⁴³¹ Bu noktada tarafların iradesine bakılması gereklidir.¹⁴³² MÖHUK m.2/4¹⁴³³ hükmü uyarınca taraflarca aksi açıkça kararlaştırılmadıkça seçilen hukukun maddi hukuk hükümleri uygulanacaktır.

Uygulanacak hukuku seçme konusunda taraflar tamamen serbestlerdir.¹⁴³⁴ Örneğin, İngiliz hukukunun sözleşme konusu veya sözleşme tarafları ile ilgisinin bulunmadığı bir navlun sözleşmesinin varlığında, deniz ticareti alanında gelişmiş bir hukuk sistemine sahip olan İngiliz hukukunu taraflar seçebilirler.¹⁴³⁵ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu

¹⁴²⁴ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 43.

¹⁴²⁵ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 43. Roma Konvansiyonu m.3 hükmünde zımni hukuk seçiminin hangi durumlarda kabul edildiğinin belirtildiği, Roma I Tüzüğü m.3 hükmünde ise bu tanımın daha net bir şekilde açıklandığına dair bilgi için bkz. PÜRSELİM, 2019, s. 340. Bu konuda Roma Konvansiyonu m.3 hükmü ve Roma I Tüzüğü m.3 hükmü kıyaslanmış ve Konvansiyon'da “sözleşme hükümlerinden veya olayın koşullarından makul bir kesinlikle çıkarılabilen hukuk seçiminin geçerli olduğu” belirtilmişken, Tüzük bakımından ise “makul kesinlik” yerine “açık” olması gerektiğine yer verildiğine dair bilgi için bkz. BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 30. Bu durumda “makul bir belirlilik” yerine zımni hukuk seçiminin açıkça anlaşılmasının arandığına dair ayrıca bilgi için bkz. TARMAN, 2009, s. 309. Bu değişiklik ile daha katı, belirgin ve kesin bir derecenin öngörüldüğüne dair görüş için bkz. BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 31. MÖHUK'un “tereddüde yer vermeyecek şekilde” olmasını aradığı için Roma I Tüzüğü'ndeki yaklaşıma daha yakın bir ölçüt aradığına dair bkz. BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 66-67.

¹⁴²⁶ TARMAN, 2010, s. 149.

¹⁴²⁷ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 43-44. Farazi iradenin kabulü durumunda, taraf iradesi yerine hakimnin iradesi esas alınmış olacağı için kabul edilmediğine dair bilgi için bkz. TARMAN, 2010, s. 149, dn. 20. Hangi unsurların birkaçının bir arada bulunmasının zımni iradeyi ortaya koyabileceği hakkında bilgi için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 45; TARMAN, 2010, s. 149-150.

¹⁴²⁸ TARMAN, 2010, s. 148-149.

¹⁴²⁹ PÜRSELİM, 2019, s. 340.

¹⁴³⁰ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 276; PÜRSELİM, 2019, s. 340; TARMAN, 2010, s. 149-150. Aksinin kabulünün ise hukuk seçimi anlaşılmasında tarafların farazi iradelerine geçerlilik tanınması sonucunu doğurabileceğine dair bkz. ÖZGENÇ, 2018, s. 264.

¹⁴³¹ TARMAN, 2010, s. 150. Bu durumda sözleşmeye ilişkin diğer irtibatlar ile desteklenmesi durumunda zımni hukuk seçiminin varlığından söz edilebileceğine dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 276.

¹⁴³² PÜRSELİM, 2019, s. 340.

¹⁴³³ MÖHUK m.2/4: “Uygulanacak hukuku seçme imkânı verilen hâllerde, taraflarca aksi açıkça kararlaştırılmadıkça seçilen hukukun maddi hukuk hükümleri uygulanır.”

¹⁴³⁴ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 30; TARMAN, 2010, s. 152. Sözleşme ile hiçbir ilgisi bulunmayan bir ülkenin hukukunun seçilebileceğine dair bilgi için bkz. TARMAN, 2010, s. 152, 153.

¹⁴³⁵ TARMAN, 2010, s. 152.

olan somut uyuşmazlıkta konişmentoda uygulanacak hukukun Çin hukuku olarak belirtilmesi nedeniyle Mahkeme, uyuşmazlığa Çin hukukunu uygulamıştır.¹⁴³⁶ Ancak İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta davalı, konişmentoda Japon hukukunun uygulanacak hukuk olarak seçildiğini belirtmesine rağmen uyuşmazlığın çözümünde Mahkeme, TTK hükümlerini uygulamıştır.¹⁴³⁷ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta ise davalı, konişmento uyarınca uygulanacak hukukun İngiliz hukuku olduğunu belirtmiş fakat Mahkeme, “*boşaltma limanı Türkiye olup baskın hukukun Türk Hukuku olduğu*” şeklinde bir ifadeyle uygulanacak hukuka ilişkin itirazı reddetmiştir.¹⁴³⁸ Tarafların hukuk seçimi yapmaları durumunda sözleşmeye seçilen bu hukuk uygulanacaktır. Mahkeme, sözleşme ile daha sıkı ilişkili bir hukukun varlığını belirterek, tarafların seçtikleri hukuk yerine bu hukuku uygulayamaz.

Türk mahkemelerinin milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerinde hukuk seçimini değerlendirdikleri çeşitli kararları söz konusudur. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta İspanya'dan Durban/ Güney Afrika'ya deniz yoluyla ve Durban-Johannesburg arası karayoluyla taşımaya ilişkin bir “*karma*” taşıma söz konusu olup, İlk Derece Mahkemesi, karma taşımalara ilişkin milletlerarası bir antlaşma bulunmadığı için TTK m.902-905 hükümleri uyarınca TTK hükümlerinin uygulanacağına karar vermiş ancak Bölge Adliye Mahkemesi, hasarın karayolu taşıma aşamasında meydana geldiğinin sabit olduğuna, konişmentonun arka yüzünde Hong Kong hukukunun yetkili olduğu yazılmış olsa bile konişmentonun taşımanın deniz yolu taşıma aşaması için düzenlenmiş olduğuna ve karayolu taşıması bakımından konişmento hükümlerine gidilemeyeceğine, tarafların hukuk seçimi yapmadığına, karma taşımanın karayolu taşıma aşamasında hasarın meydana gelmesi nedeniyle TTK m.903 hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun TTK m.875 vd. hükümlerine göre belirleneceğine, sınırlı sorumluluk hallerinin TTK m.882 hükmü uyarınca tespit edileceğine karar vermiştir.¹⁴³⁹ Ayrıca İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi bir kararında konişmentoda yer alan uygulanacak hukuk ve yetkiye ilişkin klotun lafzına dikkat çekmiş ve buna göre bu klotda Amerika Birleşik Devletleri'ne veya Amerika Birleşik Devletleri'nden yapılan taşımalara ilişkin uygulanacak

¹⁴³⁶ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2020/188, K. 2022/53, T. 10.2.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹⁴³⁷ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2016/179, K. 2019/107, T. 5.3.2019 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹⁴³⁸ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2016/276, K. 2019/264, T. 28.5.2019 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹⁴³⁹ İstanbul BAM, 12. HD., E. 2020/792, K. 2023/389, T. 16.3.2023 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

hukuk ve yetkili mahkemenin düzenlendiğine, somut olayda ise böyle bir taşımanın söz konusu olmadığına dikkat çekmiştir.¹⁴⁴⁰ Taşıma, İstanbul ve Bahreyn arasında deniz yoluyla gerçekleştirilmiş olup, Mahkeme bu taşımadan doğan uyuşmazlığa TTK hükümlerini uygulamıştır.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nin ve İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin incelenen bu kararlarında her iki mahkeme de tarafların seçtikleri hukukun uyuşmazlığın ilgili olduğu taşıma bakımından geçerli olmadığına ve bu nedenle uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerinin uygulanmasına karar vermiştir. Her iki uyuşmazlıkta da yabancılık unsuru bulunmaktadır. Çalışmada daha önce incelenen pek çok kararda olduğu gibi yabancılık unsurunun söz konusu olduğu somut uyuşmazlık bakımından mahkemelerin uyuşmazlığın herhangi bir milletlerarası konvansiyon kapsamında olup olmadığını değerlendirmeden, uyuşmazlık eğer herhangi bir milletlerarası konvansiyon kapsamında değil ise MÖHUK m.29 hükmünü uygulayıp uygulanacak hukuku tespit etmeden, doğrudan TTK hükümlerini somut uyuşmazlığa uygulamaları yerinde değildir.

Uygulamada deniz yoluyla milletlerarası eşya taşımacılığında genellikle konişmentoda bulunan *incorporation* kayıtları ile açık hukuk seçimi yapılmaktadır.¹⁴⁴¹ Ayrıca uygulamada charter sözleşmeleri genellikle charter parti olarak isimlendirilen standart formlar üzerinden kurulmaktadır.¹⁴⁴² Buna göre örneğin, Gencon 94 charter partisinde¹⁴⁴³ m.19(a), m.19(b), m.19(c) hükümlerinde, New York Produce Exchange (NYPE) 2015 charter partisinde¹⁴⁴⁴ m.54(a), m.54(b), m.54(c), m.54(d) hükümlerinde¹⁴⁴⁵ uygulanacak hukuk bakımından taraflara alternatifler sağlanmıştır ve böylece taraflar uygulanacak hukuku kararlaştırabilirler. Navlun sözleşmelerinde genelde hukuk seçiminin, yetki şartı ile birlikte yapıldığı ve seçilen hukukun, yetkili mahkemenin hukuku olduğu, bu şekilde hakime, uygulanacak hukukun tespitinde ve

¹⁴⁴⁰ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2019/117, K. 2020/229, T. 12.10.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹⁴⁴¹ ÖZÇELİK, 2007, s. 172.

¹⁴⁴² M. Fehmi ÜLGNER, *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi*, Der Yayınları, İstanbul, 2017, s. 112.

¹⁴⁴³ Gencon 94 charter partis için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 573-576.

¹⁴⁴⁴ NYPE 2015 charter partis için bkz. M. Fehmi ÜLGNER, *Çarter Sözleşmeleri II: Zaman Çarteri Sözleşmeleri*, Der Yayınları, İstanbul, 2016, s. 475-506.

¹⁴⁴⁵ Tip sözleşmelerde uygulanacak hukuk ve tahkim yolunun genelde seçimlik olarak taraflara sunulduğu, örneğin NYPE 2015 m.54(a), (b), (c) hükümlerinde bu alternatiflere yer verilmiş ve m.54(d) hükmünde ise bu bentlerde öngörülen hukukların dışında hukukların taraflarca kararlaştırılmasına imkan tanıdığı, dolayısıyla NYPE 2015'e göre kurulan bir sözleşmeye tarafların kararlaştırması ile Türk hukukunun uygulanabileceği, eğer taraflar sözleşmeye uygulanacak hukuku kararlaştırmamışlar ise m.54 uyarınca NYPE 2015'e göre kurulan sözleşmeye Amerika Birleşik Devletleri hukukunun uygulanacağına dair bilgi için bkz. Ayşegül BUĞRA ŞAR, "Zaman Çarteri Sözleşmesinin Nitelendirilmesine İlişkin Değerlendirmeler", *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, (2023), S. 1, s. 775-776, dn. 22.

somut uyuşmazlığa uygulanmasında kolaylık sağlanması amaçlandığı belirtilmiştir.¹⁴⁴⁶ Konişmentoda charter sözleşmesine açıkça atıf yapılarak charter sözleşmesine uygulanacak hukukun, konişmento bakımından da uygulanacağı belirtilerek bu kayıt ile açık hukuk seçimi yapılmaktadır.¹⁴⁴⁷ Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kararına konu olan somut uyuşmazlıkta Yargıtay, konişmentonun ön yüzünde “*charter partiler ile birlikte kullanılacaktır*” kaydı ve arka yüzünde “*önyüzde tarihi belirtilmiş olan charterpartinin tüm hüküm ve şartları, hak ve istisnaları, tabi olunan hukuk ve tahkim klozu da dahil olmak üzere bu suretle geçerli kılınmıştır*” ibaresi nedeniyle alıcının, konişmentoyu ciro ile alıp, konişmentoyu ibrazla eşyayı teslim almada kullandığı anda konişmentonun şartları ile bağlı olacağına karar vermiştir.¹⁴⁴⁸ Konişmentoda bulunan kayıt ile hukuk seçiminin yapılması halinde bu kayıt ile yapılan hukuk seçiminin geçerli olabilmesi konusunda konişmento hamilinin durumuna dikkat edilmelidir.¹⁴⁴⁹ Buna göre konişmento hamilinin charter sözleşmesinin tarafı olması durumunda uygulanacak hukuk konusunda problem söz konusu olmazken, konişmento hamilinin üçüncü kişi olması durumunda yapılan hukuk seçiminin geçerli olabilmesi için charter sözleşmesinin konişmento ile birlikte konişmento hamiline iletilmesi gerektiği doktrinde belirtilmiştir.¹⁴⁵⁰ Aksi takdirde konişmento hamilinin, taşıma sözleşmesinde hangi hukukun seçildiğini bilmesi mümkün değildir ve kendisine bu ileri sürülemeyecektir.¹⁴⁵¹ TTK m.1237/1¹⁴⁵² hükmünde de taşıyan ve konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmentonun esas alınacağı, TTK m.1237/2¹⁴⁵³ hükmünde taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkilerde navlun sözleşmesinin esas alınacağı, TTK m.1237/3¹⁴⁵⁴ hükmünde ise konişmentoda yolculuk charteri sözleşmesine gönderme var ise konişmento devredilirken, charter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerektiği ve böylece charter partide yer alan hükümlerin nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebileceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla TTK hükmünde de açık bir şekilde charter partide yer alan hükümlerin konişmento hamiline ileri sürülebilmesi için konişmento devredilirken, charter partinin bir suretinin de hamile ibraz edilmesi gerektiği

¹⁴⁴⁶ ÖZGENÇ, 2018, s. 260.

¹⁴⁴⁷ ÖZÇELİK, 2007, s. 173.

¹⁴⁴⁸ Yargıtay 11. HD., E. 2021/5125, K. 2022/6217, T. 22.9.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

¹⁴⁴⁹ ÖZÇELİK, 2007, s. 173.

¹⁴⁵⁰ ÖZÇELİK, 2007, s. 173.

¹⁴⁵¹ ÖZÇELİK, 2007, s. 173.

¹⁴⁵² TTK m.1237/1: “Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas alınır.”

¹⁴⁵³ TTK m.1237/2: “Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.”

¹⁴⁵⁴ TTK m.1237/3: “Konişmentoda, yolculuk charteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken charter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde charter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilir. Ancak 1245 inci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi hükmü saklıdır.”

düzenlenmiştir.¹⁴⁵⁵ Doktrinde ise “niteliklerinin elverdiği ölçü” olarak belirtilen şarta bağlanması eleştirilmiş, çarter parti hükümlerinin niteliklerinin elverip elvermediğinin nasıl tespit edileceğinin belirsiz olduğu savunulmuştur.¹⁴⁵⁶ Konişmentoda *incorporation* kaydına yer verilmemiş ise bu durumda konişmentoya uygulanacak hukuk, her zaman çarter sözleşmesinde taraflarca açık olarak seçilen hukuk değildir.¹⁴⁵⁷ Bunun kabulü için konişmento hamilinin çarterer sıfatına da sahip olması gereklidir çünkü böyle bir durumda konişmento yeni bir akdi ilişki yaratmamaktadır.¹⁴⁵⁸ Ancak konişmento hamilinin üçüncü kişi olması durumunda konişmentoda çarter sözleşmesine gönderme yapılmamış ise uygulanacak hukuk objektif bağlama kuralları uyarınca tespit edilecektir.¹⁴⁵⁹ Konişmento hamili ile taşıtanın FOB (*Free on Board*) satışlarda olabileceği gibi aynı kişi olması durumunda konişmento ve çarter sözleşmesi hükümlerinin çatışması halinde hangi belgenin uygulanmasına öncelik verileceğine ilişkin husus ise TTK’da düzenlenmemiştir.¹⁴⁶⁰ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin mülga 6762 sayılı TTK döneminde verdiği bir kararında taşıtan ve gönderilen aynı kişi olup, konişmento ve taşıma sözleşmesi hükümleri arasında farklılık olması durumunda taşıma sözleşmesinin hükümlerinin dikkate alınacağına karar verilmiştir.¹⁴⁶¹ Ancak 6102 sayılı TTK’da konişmento ve navlun sözleşmeleri hükümleri arasında hangisine üstünlük tanınacağı konusunun belirsiz olduğu ifade edilmiştir.¹⁴⁶² *Kula Değirmenci*, TTK’da bu durumda navlun sözleşmesinin dikkate alınacağına dair açık bir düzenleme yapılması gerektiğini savunmuştur.¹⁴⁶³ *Burdurlu Ahlat*, genelde bir taşıma sözleşmesi kurulduğu sırada veya hemen sonrasında konişmentonun düzenlendiğini, konişmento ile taşıma sözleşmesinin hükümlerinin çelişmesi durumunda, tarafların anlaşarak konişmentoda yer alan kayıt ile hukuk seçiminde değişiklik yapıldığını teyit edebileceklerini ancak taraflarca ilişkinin değiştirildiği teyit edilmezse, bu durumda konişmentonun taşıma sözleşmesindeki hukuk seçimini değiştirdiğinin kabul edilemeyeceğini belirtmiştir.¹⁴⁶⁴

¹⁴⁵⁵ Uygulamada kendisine gönderme yapılan çarter partinin çoğunlukla konişmentoya eklenmediğine dair bkz. KARAN, 2004, s. 45.

¹⁴⁵⁶ YAZICIOĞLU, 2020, s. 376-377, dn. 505.

¹⁴⁵⁷ ÖZÇELİK, 2007, s. 173-174.

¹⁴⁵⁸ ÖZÇELİK, 2007, s. 174.

¹⁴⁵⁹ ÖZÇELİK, 2007, s. 174.

¹⁴⁶⁰ Nil KULA DEĞİRMENCİ, “Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu ve Bu İşlevin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (2013), S. 24, s. 156-157.

¹⁴⁶¹ Yargıtay 11. HD., E. 1998/8975, K. 1999/3722, T. 6.5.1999 (KULA DEĞİRMENCİ, Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin, 2013, s. 157, dn. 55).

¹⁴⁶² KULA DEĞİRMENCİ, Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin, 2013, s. 161.

¹⁴⁶³ KULA DEĞİRMENCİ, Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin, 2013, s. 162.

¹⁴⁶⁴ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 304-305.

Doktrinadaki bir başka tartışma ise konişmento ile atıf yapılan çarter parti hükümlerinde yer alan hukuk seçiminin geçerli olup olmadığına ilişkindir. Dolayısıyla bu bölümde genel işlem koşulları arasında bulunan bir hukuk seçiminin geçerli olup olmadığı incelenmektedir. TBK m.20/3¹⁴⁶⁵ hükmünde genel işlem koşulları içeren sözleşmeye veya ayrı bir sözleşmeye konulan bu koşulların her birinin tartışılarak kabul edildiğine dair kayıtların tek başına onları genel işlem koşulu olmaktan çıkarmayacağı ve ayrıca TBK m.21/1¹⁴⁶⁶ hükmünde karşı tarafın menfaatine aykırı genel işlem koşullarının sözleşmenin kapsamına girmesi için sözleşmenin yapılması aşamasında düzenleyenin karşı tarafa, bu koşulların varlığı hakkında açıkça bilgi vermesi, bunların içeriğini öğrenme imkanı sağlaması ve karşı tarafın da bu koşulları kabul etmesi gerekli olup, aksi takdirde genel işlem koşullarının yazılmamış sayılacağı düzenlenmektedir. Multimodal taşımalarda, multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sözleşme şartlarını hazırlayarak diğer tarafa kabul ettirebilir ve bu şekilde akdedilen sözleşmenin varlığında genel işlem şartlarının söz konusu olduğu belirtilmiş ve bu şartların yetkili ulusal hukukun genel işlem şartlarına ilişkin düzenlemeleri ile denetlenecektir.¹⁴⁶⁷ *Nomer*, genel işlem koşulları arasında bulunan bir hukuk seçiminin, taraflarca imzalanmış olan sözleşmede, sözleşmenin diğer tarafının genel işlem koşullarından bilgisi olduğuna dair kaydın bulunması durumunda geçerli olacağını, aksi takdirde hukuk seçimi konusunda tarafların iradelerinin söz konusu olduğuna dair “bir işaret” olarak değerlendirilebileceğini belirtmiştir.¹⁴⁶⁸ *Özgenç*, navlun sözleşmelerinin genelde genel işlem koşulları içeren form sözleşmeler üzerinden kurulduğunu, sözleşmelerin düzenlenmesinde rol oynayan taşıyanların kendi lehlerine hükümler düzenleyebildiklerini, genel işlem şartları içinde yer alan bir hukuk seçiminin, diğer tarafın bilgisi olduğuna dair bir kaydın bulunması durumunda geçerli olacağını kabul etmek gerektiğini, eğer böyle bir kayıt söz konusu değil ise diğer delillerle desteklendiği durumda zımni hukuk seçiminin varlığına ilişkin belirti olarak kabul edilebileceğini savunmaktadır.¹⁴⁶⁹ *Özgenç* ayrıca genel işlem koşulu içeren hukuk seçimi anlaşmasının karşı tarafın korunması gereken tüketici, işçi gibi zayıf taraf olsa bile geçerli kabul edilmesi gerektiğine, hukuk seçimi imkanının kötüye kullanılmasının kanıtlanmasının zor olduğuna,

¹⁴⁶⁵ TBK m.20/3: “Genel işlem koşulları içeren sözleşmeye veya ayrı bir sözleşmeye konulan bu koşulların her birinin tartışılarak kabul edildiğine ilişkin kayıtlar, tek başına, onları genel işlem koşulu olmaktan çıkarmaz.”

¹⁴⁶⁶ TBK m.21/1: “Karşı tarafın menfaatine aykırı genel işlem koşullarının sözleşmenin kapsamına girmesi, sözleşmenin yapılması sırasında düzenleyenin karşı tarafa, bu koşulların varlığı hakkında açıkça bilgi verip, bunların içeriğini öğrenme imkânı sağlamasına ve karşı tarafın da bu koşulları kabul etmesine bağlıdır. Aksi takdirde, genel işlem koşulları yazılmamış sayılır.”

¹⁴⁶⁷ ADIGÜZEL, 2015, s. 72.

¹⁴⁶⁸ NOMER, 2017, s. 321.

¹⁴⁶⁹ ÖZGENÇ, 2014, s. 140-141.

karşı tarafı zor durumda bırakan sonuçların ise MÖHUK m.5¹⁴⁷⁰ hükmünde düzenlenen kamu düzeni müdahalesi ile bertaraf edilerek hukukun kısmen uygulanmasının engellenebileceğine, genel işlem şartlarında yer alan hukuk seçimi anlaşmasının açık hukuk seçimi olarak kabul edilmesi gerektiğine yer vermiştir.¹⁴⁷¹ Multimodal taşımacılık hizmeti veren bir şirket tarafından da hukuk seçimi kaydı içeren, genel işlem koşullarından oluşan bir sözleşmenin sunulabileceği, kendisine bu koşullar sunulan kişinin Türk hukuku uyarınca bu şartları açıkça onaylaması veya en azından bu koşullar hakkında bilgisinin bulunduğunu teyit etmesi gerektiği ve bu durumda genel işlem koşullarındaki hukuk seçiminin açık hukuk seçimi olarak kabul edileceği savunulmuştur.¹⁴⁷² Doktrinde ayrıca konişmentoda yer alan genel nitelikli *incorporation* kayıtlarının, zımni hukuk seçiminin yapılmış olduğunun tespiti bakımından yeterli görülmesi de, daha sıkı ilişkili yer hukukunun belirlenmesi bakımından dikkate alınabileceği savunulmaktadır.¹⁴⁷³

Belirmek gerekir ki, doktrinde bu hükümlerin genel işlem koşulları niteliğinde olmadığına dair bir görüş bulunmaktadır. *Çalık*, standart sözleşme formlarının (örneğin, BIMCO tarafından hazırlanan formlar) internet vb. ortamlarda önceden yayınlanmış ve incelemeye sunulmuş metinler olduğunu, tarafların tacir olduğunu, ticari hayatın gerekliliklerinin genelde bu sözleşmeleri kullanmayı zorunlu kıldığını belirtmiştir.¹⁴⁷⁴ *Önder*, gemi kira sözleşmeleri konusunda BIMCO tarafından hazırlanan BARECON tip sözleşme hükümlerinin genel işlem şartı niteliğinde olup olmadığına ilişkin değerlendirmesinde bu sözleşme hükümlerinin sözleşmenin taraflarınca tek başına hazırlanmadığı, sözleşmenin niteliğine ve işin özelliğine yabancı olmadığını, TBK anlamında bu hükümlerin genel işlem şartları niteliğinde olmadığını ifade etmiştir.¹⁴⁷⁵ *Süral*, uluslararası kuruluşlar tarafından hazırlanan kuralların sözleşmeye dahil edilmesinin, “*genel işlem şartlarının dayatılması suretiyle imzalanan sözleşmelerden*” farklı olduğunu, uluslararası kuruluşlar tarafından hazırlanan kuralların amacının tacirlerin ortak bir dilde anlaşmalarını sağlamak, olası karışıklıkları, yanlış anlaşılmaları engellemek olduğunu, bu metinlerin tek yanlı olarak hazırlanan metinler olmadığını savunmuştur.¹⁴⁷⁶ Ancak *Can*, örneğin, tarafların ICC tarafından

¹⁴⁷⁰ MÖHUK m.5: “Yetkili yabancı hukukun belirli bir olaya uygulanan hükmünün Türk kamu düzenine açıkça aykırı olması hâlinde, bu hüküm uygulanmaz; gerekli görülen hâllerde, Türk hukuku uygulanır.”

¹⁴⁷¹ ÖZGENÇ, 2018, s. 262-263.

¹⁴⁷² BURDURLU AHLAT, 2024, s. 306.

¹⁴⁷³ ÖZÇELİK, 2007, s. 198.

¹⁴⁷⁴ Ahmet ÇALIK, “Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C. 18, (2012), S. 2, s. 449.

¹⁴⁷⁵ Salih ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 320, Ankara, 2016, s. 66 <http://tbbyayinlari.barobirlik.org.tr/TBBBooks/549.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁴⁷⁶ SÜRAL, 2008, s. 39.

hazırlanan INCOTERMS'ü *incorporation* yoluyla sözleşmeye dahil etmesi durumunda INCOTERMS'ün genel işlem koşulları olarak ele alınacağını ve genel işlem koşulları çerçevesinde değerlendirileceğini belirtmiştir.¹⁴⁷⁷

MÖHUK m.24/2¹⁴⁷⁸ hükmü uyarınca kısmi hukuk seçimi mümkündür. Buna göre örneğin, taraflar tek bir hukuku seçip bu hukukun sözleşmenin sadece belirli bir kısmına uygulanacağını kararlaştırabilirler.¹⁴⁷⁹ Birbirleriyle çelişen hükümlere sahip hukukların seçilmesi durumunda hukuk seçimi geçersizdir.¹⁴⁸⁰ Tarafların seçtikleri hukukun emredici kurallarına giren konularda taraflar, bu kuralları bertaraf etmek amacıyla bu kısımları daha esnek biçimde düzenleyen bir hukuka tabi tutamazlar ve sözleşmenin birbirinden ayrılabilen kısımları farklı hukuklara tabi tutulabilir.¹⁴⁸¹ Uygulamada ise tarafların sözleşme ilişkilerini hukuken bölmek istememeleri nedeniyle kısmi hukuk seçimine pek rastlanmamaktadır.¹⁴⁸² *Burdurlu Ahlat*, multimodal taşıma sözleşmeleri bakımından ise tarafların sözleşmenin farklı kısımlarına farklı hukukların uygulanması yönünde isteklerinin “*mantıklı bir yaklaşım*” olabileceğini ifade etmiştir.¹⁴⁸³ Ayrıca multimodal sözleşmeler bakımından belirli edimlerin ifasının, sözleşmenin ilgili olduğu bir hukukla sıkı ilişkiliyse kısmi hukuk seçiminde bulunması imkanının değerlendirilebileceğine yer verilmiştir.¹⁴⁸⁴

MÖHUK m.24/3¹⁴⁸⁵ hükmü uyarınca taraflar hukuk seçimini her zaman yapabilir veya değiştirebilir. Bu hüküm uyarınca sözleşmenin kurulmasından sonra hukuk seçimi yapılması durumunda bu seçim, üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak kaydıyla, geriye etkili olarak geçerli olacaktır. Hukuk seçimi ile kastedilen bir devletin hukukunun seçilmiş olmasıdır.¹⁴⁸⁶ Buna göre *lex mercatoria*, UNIDROIT Prensipleri, *Principles of European Contract Law* (PECL) gibi hukuk kuralları ve CISG hükümleri MÖHUK m.24 anlamında bir devletin hukuku kavramı

¹⁴⁷⁷ CAN, 2023, s. 102.

¹⁴⁷⁸ MÖHUK m.24/2: “Taraflar, seçilen hukukun sözleşmenin tamamına veya bir kısmına uygulanacağını kararlaştırabilirler.”

¹⁴⁷⁹ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 41.

¹⁴⁸⁰ ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 419; BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 69.

¹⁴⁸¹ BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 70; AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 251-252. Kısmi hukuk seçiminin geçerli olabilmesinin, sözleşmenin ekonomik ve hukuki bakımdan birbirinden ayrılabilen kısımlarının farklı ülke hukuklarına tabi tutulmasına bağlı olduğuna dair bkz. DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 408. Sözleşmenin hukuki ve ekonomik bakımdan bölünebilir kısımlarına farklı hukukların seçilebileceğine ancak bir sözleşmenin bütününe uygulanmak üzere iki ayrı hukukun seçiminin mümkün olmadığına dair bkz. ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 418.

¹⁴⁸² TARMAN, 2010, s. 151.

¹⁴⁸³ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 280.

¹⁴⁸⁴ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 280.

¹⁴⁸⁵ MÖHUK m.24/3: “Hukuk seçimi taraflarca her zaman yapılabilir veya değiştirilebilir. Sözleşmenin kurulmasından sonraki hukuk seçimi, üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak kaydıyla, geriye etkili olarak geçerlidir.”

¹⁴⁸⁶ Zeynep Derya TARMAN, *Viyana Satım Antlaşmasını Uygulamak veya Uygulamamak (CISG’in Uygulama Alanı)*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 68; TARMAN, 2010, s. 151-152.

dışında kalmaktadırlar.¹⁴⁸⁷ Bu durumda milletlerarası özel hukuk bakımından geçerli bir hukuk seçimi bulunmamakta ve atıfta bulunulan düzenlemeler, objektif statü uyarınca uygulanacak hukukun emredici hükümlerine aykırı olmamak şartıyla geçerli olmaktadır.¹⁴⁸⁸

2. Hukuk Seçimi Teşkil Etmeyen Durumlar

a. *Incorporation*

Incorporation, bir belgenin diğer bir belgenin eki veya parçası haline getirilmesi yöntemi olarak tanımlanmıştır.¹⁴⁸⁹ Kanunlar ihtilafı alanında ise *incorporation* teriminin tanımı için “sözleşmeye dahil etme, sözleşmenin bir hükmü veya parçası haline getirme” ifadesine yer verilmiştir.¹⁴⁹⁰ Hukuk seçimi ve *incorporation* birbirinden farklıdır: hukuk seçimi söz konusu ise seçilen hukuk sözleşmeye bir bütün olarak emredici ve tamamlayıcı kurallarıyla uygulanır ancak *incorporation* yoluyla sözleşmenin bir parçası veya eki haline gelen sözleşme hükmü niteliğinde olan hükümler, esasa uygulanacak hukukun emredici hükümlerine aykırı olamayacaktır.¹⁴⁹¹ Ayrıca sözleşmenin yapıldığı an ile uyuşmazlığın karara bağlanacağı an arasındaki süreçte hükümlerde değişiklik olması halinde de hukuk seçimi ve *incorporation* arasında fark bulunmaktadır.¹⁴⁹² Buna göre yabancı hukukun belirli hükümleri sözleşme hükmü olarak yer aldığında bu hukuk sonradan değişse bile sözleşme hükümleri etkilenmez ve sözleşmenin yapıldığı an esas alınır.¹⁴⁹³ Ancak tarafların hukuk seçimi yapmış olması halinde yabancı hukukta seçimden sonra her yapılan değişiklik tarafları bağlamaktadır.¹⁴⁹⁴

Standart sözleşmelerin, genel işlem şartlarına atıfta bulunulabileceği gibi taraflar, milletlerarası antlaşmalara da atıfta bulunabilirler.¹⁴⁹⁵ Milletlerarası antlaşmaların *incorporation*’ı farklı şekillerde gerçekleştirilebilir: antlaşmanın yürürlükte olmadığı bir devlette dava açılmış ve tarafların arasındaki sözleşmede bu antlaşmaya atıf yapılmış olabilir veya milletlerarası antlaşmanın kapsamına girmeyen konularda uygulanması taraflarca

¹⁴⁸⁷ TARMAN, 2015, s. 69; TARMAN, 2010, s. 152.

¹⁴⁸⁸ TARMAN, 2015, s. 69; TARMAN, 2010, s. 152.

¹⁴⁸⁹ Bu tanım için bkz. Nuray EKŞİ, *Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları*, 2. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 21; Nuray EKŞİ, “Kanunlar İhtilâfı Alanında ‘Incorporation’”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, (1999-2000), s. 263.

¹⁴⁹⁰ Bu tanım için bkz. EKŞİ, 1999-2000, s. 263.

¹⁴⁹¹ ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 413; ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 33; TARMAN, 2010, s. 147; EKŞİ, 1999-2000, s. 267.

¹⁴⁹² EKŞİ, 1999-2000, s. 267-268.

¹⁴⁹³ EKŞİ, 1999-2000, s. 267. Sözleşmenin parçası haline getirilen hükümlerde sonradan değişiklik olması durumunda bu değişikliğin dikkate alınmayacağına çünkü hukuk seçiminde olduğunun aksine “yaşayan ve devam bir sistemin” seçiminin olmadığına, “sabitleştirilmiş” bir seçimin söz konusu olduğuna dair bkz. BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 64.

¹⁴⁹⁴ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 35-36; EKŞİ, 1999-2000, s. 267. Bu konuda doktrindeki tartışma hakkında bilgi için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2010, s. 35-36.

¹⁴⁹⁵ EKŞİ, “Incorporation” Yoluyla, 2010, s. 21.

kararlaştırılmış olabilir.¹⁴⁹⁶ Buna göre örneğin, çalışmada belirtildiği üzere Türkiye, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'na taraf değildir. Bu nedenle eğer taraflar aralarındaki sözleşmede Lahey-Visby Kuralları'na veya Hamburg Kuralları'na atıf yapmışlarsa bu kurallar sözleşme hükümleri olarak uygulanacaklardır.¹⁴⁹⁷ Böylece Türkiye'nin onaylamamış olduğu milletlerarası konvansiyonların, taşıma sözleşmelerinin parçası haline getirilmesi mümkündür. Bunun dışında yürürlükte olmayan milletlerarası antlaşmalar da taşıma sözleşmesinin parçası haline getirilebilirler. Örneğin, Rotterdam Kuralları'na sözleşmenin tarafları atıf yapabilir. Aynı şekilde yürürlükte olmayan Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun hükümlerinin tamamen veya kısmen uygulanmasına yönelik taraflar karar verebilir.¹⁴⁹⁸ Bu durumda bu kurallar taşıma sözleşmesinin parçası haline getirilmiş olacaktır. Ayrıca Türkiye'nin taraf olduğu bir milletlerarası antlaşma söz konusu olduğunda bu milletlerarası antlaşmanın kapsamına girmeyen konularda uygulanması taraflarca kararlaştırılmış olabilir. Buna göre rneğin, CMR'nin uygulama alanına girmiyor olsa da taraflar, sözleşmeye CMR hükümlerinin uygulanacağını kararlaştırabilir.¹⁴⁹⁹ Bu durumda CMR, taraflar arasındaki sözleşmenin şartı veya bunun bir eki olarak sözleşmeye uygulanacaktır.¹⁵⁰⁰ Aynı durum Lahey Kuralları için de söz konusudur.

Herhangi bir devlete ait olmayan çeşitli kuruluşlar uluslararası ticarete ilişkin kodlar, model kanunlar, broşrlar, standart sözleşmeler ve genel işlem şartları hazırlamaktadır.¹⁵⁰¹ Bu kuralların uygulanmasına dair tarafların anlaşması durumunda bu kurallar sözleşme hükmü niteliği kazanmaktadırlar.¹⁵⁰² Bu kuralların geçerliliği sözleşmeye esasa uygulanacak hukuka tabidir.¹⁵⁰³ *Incorporation* yöntemine uygulamada en çok standart hükümlerin veya genel işlem şartlarının atıf yoluyla sözleşmelere dahil edilmesi amacıyla başvurulmaktadır.¹⁵⁰⁴ Yabancı hukukta yer alan hükümlerin sözleşmeye dahil edilmesine nadir olarak rastlandığı, *incorporation* yöntemine en fazla milletlerarası kuruluşların ve meslek birliklerinin hazırladığı

¹⁴⁹⁶ EKşİ, 1999-2000, s. 285. Bağlayıcılık kazanmamış veya onaylanmamış olmasına rağmen milletlerarası antlaşmalara atıfta bulunarak sözleşmenin eki veya sözleşmenin hükmü haline getirilebileceğine dair bilgi için bkz. EKşİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 21. Türkiye açısından henüz bağlayıcılık kazanmamış olan milletlerarası konvansiyonun "*seçilen hukuk*" olarak uygulanamayacağı, söz konusu konvansiyonun hükümlerinin sözleşmenin bir parçası haline geleceği, mahkemenin bunları sözleşme hükmü olarak uygulayacağı yönünde bkz. COşKUN, 2018, s. 124.

¹⁴⁹⁷ Bu konuda Hamburg Kuralları rneği için bkz. EKşİ, 1999-2000, s. 287.

¹⁴⁹⁸ ADIGÜZEL, 2015, s. 49.

¹⁴⁹⁹ EKşİ, 1999-2000, s. 289; AKINCI, 1999, s. 32-33.

¹⁵⁰⁰ EKşİ, 1999-2000, s. 289; AKINCI, 1999, s. 33, 34.

¹⁵⁰¹ EKşİ, 1999-2000, s. 274.

¹⁵⁰² EKşİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 26-27; EKşİ, 1999-2000, s. 276.

¹⁵⁰³ EKşİ, 1999-2000, s. 276.

¹⁵⁰⁴ EKşİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 22.

metinlerin sözleşmenin parçası haline getirmek için başvurulduğu belirtilmiştir.¹⁵⁰⁵ Deniz ticareti alanında ulusal ve milletlerarası kuruluşlar, meslek birlikleri tarafından hazırlanan formlar ve genel işlem şartları yaygın olarak kullanılmaktadır.¹⁵⁰⁶ Bu düzenlemeler, ticari hayata ilişkin ihtiyaçları daha iyi karşılamaktadır.¹⁵⁰⁷ Bu düzenlemeler ile birlikte, emredici hükümlerin dışında, ulusal hukuklara olan ihtiyaç azalmıştır.¹⁵⁰⁸ Uygulamada taraflar bu düzenlemelere atıfta bulunarak bu düzenlemeleri sözleşmenin bir eki veya parçası haline getirirler ve bu düzenlemeler sözleşme hükmü olarak tarafları bağlarlar.¹⁵⁰⁹ Bu düzenlemelerin geçerli olup olmayacağı ise kanunlar ihtilafı kurallarına göre tespit edilen sözleşmenin esasına uygulanacak hukuk tarafından belirlenecektir.¹⁵¹⁰ Bu nedenle uygulanacak hukukun emredici hükümlerine aykırı olmadıkları sürece uygulanacaklardır.¹⁵¹¹ Milletlerarası taşıma hukuku alanında multimodal eşya taşımaya ilişkin bu şekilde çeşitli metinler bulunmaktadır. Buna göre multimodal taşımaya ilişkin FIATA, BIMCO, ICC gibi kuruluşların hazırladığı bir örnek kurallar sözleşmeye *incorporation* yoluyla dahil edilebilir.¹⁵¹² Çarter parti ve konişmentolarda standart formlar yaygın olarak kullanılmakta, çarter partinin türüne ve taşınan yükün niteliğine göre formlar hazırlanmaktadır.¹⁵¹³ Uygulamada standart formlardan birinin seçildiği ve form üzerinde tarafların çeşitli değişiklikler yaptığı belirtilmiştir.¹⁵¹⁴ Böylece taraflar zaman kaybetmeden, tecrübelerle dayanılarak hazırlanan bu formlar sayesinde, isterlerse formlar üzerinde değişiklikler yaparak anlaşmaktadırlar.¹⁵¹⁵ Çalışmanın konusu bakımından 1992 tarihli UNCTAD/ICC Kuralları hükümlerinin milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerinde atıf yapılarak sözleşmenin parçası haline getirilmesi mümkündür. Çalışmada incelendiği üzere, bu Kurallar uygulamada FBL ve MULTIDOC 95 isimli multimodal taşıma belgelerinin sıklıkla parçası haline getirilmektedir.

¹⁵⁰⁵ EKŞİ, 1999-2000, s. 290.

¹⁵⁰⁶ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 3; EKŞİ/BUDAK, 2005, s. 161.

¹⁵⁰⁷ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 3; EKŞİ/BUDAK, 2005, s. 161.

¹⁵⁰⁸ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 3-4; EKŞİ/BUDAK, 2005, s. 161. Deniz ticareti alanında, standart sözleşmelerin ve genel işlem şartlarının ulusal hukuklara göre daha gelişmiş olması nedeniyle bu alanın ulusal hukukların hakimiyetinde olmadığına dair bilgi için bkz. EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 15-16.

¹⁵⁰⁹ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 4; SÜRAL, 2008, s. 38; EKŞİ/BUDAK, 2005, s. 161.

¹⁵¹⁰ ÖZGENÇ, 2018, s. 270; ÖZGENÇ, 2014, s. 157; SÜRAL, 2008, s. 38-39; EKŞİ/BUDAK, 2005, s. 162.

¹⁵¹¹ ALHAN, 2023, s. 195; BURDURLU AHLAT, 2020, s. 597.

¹⁵¹² BURDURLU AHLAT, 2020, s. 597.

¹⁵¹³ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 24.

¹⁵¹⁴ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 25.

¹⁵¹⁵ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 37-38.

b. Öncelik Kaydı (*Paramount* klot)

Çarter sözleşmelerinde, tarafların kanun ve konvansiyonlardan birinin uygulanması amacıyla aralarında anlaşarak sözleşmeye koydukları kayıtlara öncelik kaydı¹⁵¹⁶ (*paramount clause*) denmektedir.¹⁵¹⁷ Bu klot, niteliği gereği konişmentolarda da yer almaktadır.¹⁵¹⁸ Deniz yoluyla milletlerarası eşya taşımasında konişmentolarda ve çarter partilerde öncelik kayıtlarına yer verilmektedir.¹⁵¹⁹ Uygulamada genelde bu kayıtlara konişmentoda rastlanmakta ancak istisnai olarak navlun sözleşmeleri ve çarter sözleşmelerinde bu tür kayıtlara yer verilmektedir.¹⁵²⁰ Multimodal taşımalarda da uygulanacak hukukun multimodal taşıma senedinde düzenlendiği, multimodal taşımalarda genelde deniz yoluyla taşıma aşaması bulunduğu için bu senetlerde yer alan klotların deniz yoluyla gerçekleştirilen taşımalardaki konişmento veya diğer deniz senetlerine konulan klotlardan esinlenildiğine doktrinde yer verilmiştir.¹⁵²¹ Bu klotların arasında *Paramount* klot da yer almaktadır.¹⁵²² Lahey Kuralları dışında Lahey-Visby Kuralları, Hamburg Kuralları veya bir ülkenin kanununun uygulanmasına da karar verebilirler.¹⁵²³ Bu kayıtlar ile taşıyanın sorumluluğu, konvansiyonlara veya bu konvansiyonları iç hukuklarında kabul etmiş devletlerden birinin kanununa göre tespit edilecektir.¹⁵²⁴ Konişmentoda öncelik kaydına yer verilip verilmemesine taraflar karar verecektir ancak bazı devletler ulusal hukuklarındaki düzenlemelerde konişmentonun kendi ülkelerinde düzenlenmesi durumunda, bu konişmentonun Lahey Kuralları'nı veya Lahey Kuralları'nı iç hukukuna geçiren bir ulusal düzenlemenin uygulanmasına ilişkin bu kaydı öngörmesini bir yükümlülük olarak düzenlemiştir.¹⁵²⁵ Örneğin, 1971 tarihinde yürürlükten kaldırılmış olan 1924 tarihli Carriage of Goods by Sea Act (COGSA UK) m.3¹⁵²⁶, 1936 tarihli Carriage of Goods by Sea Act (COGSA US) m.13 ve 2001 tarihinde Maritime Liability Act ile değiştirilen Canadian Carriage of Goods by Water Act m.4 hükümlerinde belirtilen ülkelerde

¹⁵¹⁶ Öncelik kaydının ("*Paramount clause*") terminolojik olarak seçilmesinin nedeninin milletlerarası antlaşma hükümlerinin öncelikli olması ve dolayısıyla konişmento hükümlerinin milletlerarası antlaşma hükümleri ile çelişmesi durumunda konişmentoda yer alan hükümlerin geçersiz olması olduğuna dair bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2020, s. 598, dn. 63; HOEKS, 2010, s. 433.

¹⁵¹⁷ ÜLGNER, 2017, s. 94; ÜLGNER, 2016, s. 273; GÜRSES, 2005, s. 296; ÜLGNER, 1995, s. 104.

¹⁵¹⁸ ÜLGNER, 2017, s. 94, dn. 143; ÜLGNER, 2016, s. 273, dn. 597. Congenbill 94 konişmentosunda yer alan *Paramount* klotunun tercümesi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 94, dn. 143; ÜLGNER, 2016, s. 273, dn. 597.

¹⁵¹⁹ ATAMER, 2003, s. 92.

¹⁵²⁰ ÖZGENÇ, 2018, s. 271; ÖZGENÇ, 2014, s. 158-159.

¹⁵²¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 347.

¹⁵²² ADIGÜZEL, 2015, s. 315-316.

¹⁵²³ ÖZGENÇ, 2018, s. 271-272; ÜLGNER, 2017, s. 94-95; ÜLGNER, 2016, s. 274; ÖZGENÇ, 2014, s. 159; ÜLGNER, 1995, s. 104. Lahey Kuralları veya Lahey-Visby Kuralları'nın, *Paramount* klotu çerçevesinde sözleşmeye uygulanması istemine sıkça rastlandığına dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 284.

¹⁵²⁴ ÖZÇELİK, 2007, s. 175.

¹⁵²⁵ ÖZÇELİK, 2007, s. 175.

¹⁵²⁶ Konişmentoların açık bir şekilde 1924 tarihli COGSA UK uygulanacağını öngören bir klot konulması zorunluluğu getirdiği hakkında bkz. ÜLGNER, 1995, s. 104, dn. 9.

düzenlenen konişmentolarda Lahey Kuralları'nın uygulanmasını öngören öncelik kayıtlarına yer verilmesi gerektiği düzenlenmiştir.¹⁵²⁷ 1924 tarihli COGSA UK, İngiliz limanlarından yüklenen tüm konişmentoların açık bir şekilde 1924 tarihli COGSA UK hükümlerini geçerli kıldıklarını öngören bir klozun konulması gerekliliğine yer vermiştir.¹⁵²⁸ Bunun nedeni ise Lahey Kuralları'nın uygulanabilmesi için konişmentonun Lahey Kuralları'na taraf bir devlette düzenlenmesi gerektiği, konişmentonun genelde düzenlendiği yerin yükleme limanı olması, uyuşmazlıkların ise genelde varna limanının bulunduğu devletin mahkemelerinde görülmesi ve bu devletin Lahey Kuralları'nı kabul etmemiş olması veya kabul etmesine rağmen ithalat taşımalarını uygulama alanı dışında bırakmış olması durumunda ise somut olaya Lahey Kuralları'nın uygulanamaması nedeniyle konişmento hamiline Kurallar ile öngörülen korumanın sağlanması amacıyla öncelik kaydına yer verilmesine dair gereklilik kabul edilmiştir.¹⁵²⁹

Paramount klozunun çeşitli türleri söz konusudur ve buna göre Chamber of Shipping tarafından yolculuk charteri sözleşmelerinde kullanılmak üzere hazırlanan 1958 tarihli *Paramount* klozu gibi detaylı klozlar veya "*Paramount klozu metne dahil sayılacaktır*" şeklinde basit kayıtlar söz konusudur.¹⁵³⁰ Ülgener, yalnızca klozun isminin belirtilip, metnine yer verilmediği klozların, *Paramount* klozunun orijinal haline göndermede bulunduğunu ve burada ise uygulanacak hukukun 1936 tarihli COGSA US olduğunu ifade etmiştir.¹⁵³¹ Bu klozla başka bir rejimin seçilebilmesi de mümkün olduğu ancak bu durumda seçilen rejimin belirtilmesi gerektiği ya da TTK veya COGSA UK şeklinde bir atıfta bulunulması gerektiği belirtilmiştir.¹⁵³² Sözleşmede yer alan bu kloz, bazı durumlarda yalnızca bu sözleşme

¹⁵²⁷ ÖZÇELİK, 2007, s. 175-176.

¹⁵²⁸ ÜLGNER, 2017, s. 94, dn. 144; ÜLGNER, 2016, s. 273, dn. 598.

¹⁵²⁹ ÖZÇELİK, 2007, s. 176.

¹⁵³⁰ ÜLGNER, 2017, s. 95; ÜLGNER, 2016, s. 274; ÜLGNER, 1995, s. 104.

¹⁵³¹ ÜLGNER, 2017, s. 95; ÜLGNER, 2016, s. 274; ÜLGNER, 1995, s. 104.

¹⁵³² ÜLGNER, 2017, s. 95; ÜLGNER, 2016, s. 274; ÜLGNER, 1995, s. 105.

kapsamında düzenlenen konişmento bakımından¹⁵³³, bazı durumlarda ise bunun yanında sözleşmenin tarafları arasında da geçerli¹⁵³⁴ olmaktadır.¹⁵³⁵

Öncelik kayıtları ile seçilen düzenlemenin hükümleri ve konişmentonun diğer hükümleri arasında çelişki bulunduğunda hangisine üstlülük tanınacağı doktrinde tartışmalıdır. *Ülgener, Paramount* klotlarla etkinlik kazanan kanun veya konvansiyonların emredicilik özellikleri ile uygulanacaklarını ve bu hükümlerin sözleşmede istenildiği şekilde değiştirilemeyeceğini savunmaktadır.¹⁵³⁶ Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nın bir asgari standart sağlamak amacıyla düzenlendiği ve bu nedenle tarafların bu şekilde konvansiyonlardan birinin uygulanacağını kararlaştırmalarının, asgari ve emredici standardı aralarında geçerli kılmak amacıyla yapıldığı ifade edilmiştir.¹⁵³⁷ Ancak *Paramount* klotunda konvansiyonların emredicilik özelliğinin kapsam dışında bırakıldığına açıkça yer verilmiş ise bu durumda hükümlerin emrediciliği söz konusu olmayacaktır.¹⁵³⁸ *Paramount* klotunun söz konusu olmadığı ancak Lahey Kuralları'nın ilgili olan kısımlarının çarter partiye alınması durumunda bu tür çarter partilerde Lahey Kuralları'nın yalnızca içerikleri ile etkinlik kazandığı belirtilmiştir.¹⁵³⁹ Ayrıca örneğin, çarter partide *Paramount* klotu yok ise ve Lahey Kuralları'na aykırı kayıtlar bulunuyorsa, bu durumda *Paramount* klotu açık olarak çarter partiye eklendiğinde Lahey Kuralları'na aykırı olan çarter parti kayıtlarının geçersiz olacağı ifade edilmiştir.¹⁵⁴⁰ Tarafların seçtikleri hukukun emredici hükümleri ile sözleşmede yer alan hükümlerin çelişmesi halinde emredici hükümlere aykırı olan sözleşmedeki hükümler geçersiz

¹⁵³³ *Paramount* klotunun kapsamına yalnızca sözleşme gereğince düzenlenen konişmentoların dahil olması hakkında bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 95-97; ÜLGNER, 2016, s. 274-276. Bu konuda örnek çarter partilerden birinin Asbatime formu olduğu, burada kanun ve konvansiyon hükümlerinin sözleşmenin kapsamı dışında kalırken, buna bağlı olarak düzenlenen konişmentolar için COGSA US hükümlerinin geçerli olduğuna dair bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 96; ÜLGNER, 2016, s. 275. Tanker taşımacılığında kullanılan çarter partilerde genelde aynı düzenin benimsendiği, Lahey Kuralları'nın geçerliliklerinin sözleşme kapsamında düzenlenen konişmentolar için kabul edildiğine dair bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 96; ÜLGNER, 2016, s. 275. Bimchemvoy ve Biscoilvoy 86 gibi çarter partilerde yer alan *Paramount* klotunun yalnızca konişmentolar için hüküm ifade ettiği ve sözleşme bakımından geçersiz olduğuna dair bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 97; ÜLGNER, 2016, s. 275.

¹⁵³⁴ *Paramount* klotunun kapsamına hem çarter sözleşmesinin, hem de bu sözleşme kapsamında düzenlenen konişmentoların dahil olması hakkında bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 97-99; ÜLGNER, 2016, s. 276-278. Bu klotun çarter sözleşmesi bakımından da geçerli olması için metnin açıkça bu yönde düzenleme yapması gerektiği yönünde bkz. ÜLGNER, 2017, s. 97; ÜLGNER, 2016, s. 276. Çarter sözleşmesinde yer alan klotun metninde sözleşme ibaresi bulunmuyor ise klotun kapsamının ne olduğu konusunda tartışmanın olduğuna dair bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 98; ÜLGNER, 2016, s. 277.

¹⁵³⁵ ÜLGNER, 2017, s. 95; ÜLGNER, 2016, s. 274.

¹⁵³⁶ ÜLGNER, 2017, s. 100-101; ÜLGNER, 2016, s. 279.

¹⁵³⁷ ÜLGNER, 2017, s. 100; ÜLGNER, 2016, s. 279; ÜLGNER, 1995, s. 105.

¹⁵³⁸ ÜLGNER, 2017, s. 100; ÜLGNER, 2016, s. 279; ÜLGNER, 1995, s. 105-106.

¹⁵³⁹ ÜLGNER, 1995, s. 106, dn. 15. Bu duruma örnek çarter partilerin Shellvoy 4, Polcoalvoy, Grainwood ve Blackseawood olduğuna dair bkz. ÜLGNER, 1995, s. 106, dn. 15.

¹⁵⁴⁰ Bu şekilde Gencon çarterpartisine ilişkin örnek için bkz. ÜLGNER, 1995, s. 126.

olacaktır.¹⁵⁴¹ Burada dikkat edilmesi gereken nokta, klotda eğer kanun ve konvansiyonların yalnızca belirli hükümlerinin sözleşme bakımından geçerli olacağı belirtilmiş ise hükmün niteliğine bakılması gereklidir.¹⁵⁴² Sözleşmeye sonradan eklenen hükümlerin, *Paramount* klotu ile öngörülen kanun veya konvansiyonun hükümlerine aykırı olması durumunda *Paramount* klotunu etkisiz hale getiren özel ve açık bir klotu sözleşmede yer verilmesi veya *Paramount* klotunun üzerinin çizilmesi gibi durumlarda tarafların iradeleri açıkça ortaya konulmuş olacağı için aykırı sözleşme şartları geçersiz olmayacaktır.¹⁵⁴³ *Paramount* klotunun sözleşmeye sonradan eklenmesi halinde ise kanun ve konvansiyonların hükümlerine aykırı sözleşme hükümlerinin geçersiz olacağı savunulmaktadır.¹⁵⁴⁴ Ülgener, *Paramount* klotunu sözleşmenin diğer ilgili tüm klotlarına hükmeden bir şart olarak tanımlamaktadır.¹⁵⁴⁵

Doktrinde multimodal taşımada tarafların deniz yoluyla taşıma aşamasına ilişkin konvansiyonlardan birinin veya bu alanda bir devlete ait kanun hükümlerinin sözleşmenin tamamına uygulanmasını kararlaştırmaları durumunda taşıma türlerinin farklı özellikleri ve taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin farklı hükümleri nedeniyle deniz yolu taşımasına ilişkin hükümlerin multimodal taşımada yer alan diğer taşıma türlerine uygulanamayacağı ve bu nedenle böyle bir klotun multimodal taşımaya uygulanmasının imkansız olduğu savunulmuştur.¹⁵⁴⁶ Multimodal taşımada bu klotun öneminin MTO'nun sorumluluğunun bir deniz yoluyla taşıma konvansiyonuna tabi olmasının kabul edilmesine ilişkin olduğu belirtilmiştir.¹⁵⁴⁷

Lahey Kuralları'nın uygulama alanı bulduğu bir durumda öncelik kaydı ile bir ulusal kanuna yapılmış bir gönderme yapılması durumunda o kanunun Lahey Kuralları'nın emredici hükümlerine aykırı olmayan hükümleri uygulama alanı bulacaktır.¹⁵⁴⁸ Öncelik kayıtları ile ve *incorporation* yoluyla bir hukuka gönderme yapılması durumunda her iki kaydın da geçerliliği sözleşme statüsüne bağlı olacak ancak *incorporation* yoluyla hukuk seçiminden farklı olarak öncelik kayıtları ile kararlaştırılan hükümler, diğer hükümlerden öncelikli olarak

¹⁵⁴¹ ÜLGENER, 2017, s. 101-102; ÜLGENER, 2016, s. 280-281.

¹⁵⁴² ÜLGENER, 2017, s. 101; ÜLGENER, 2016, s. 279; ÜLGENER, 1995, s. 107. Buna göre örneğin, TTK m.1141, m.1178 hükümlerinin uygulanacağını öngören bir klotun varlığı halinde bu hükümlerin sözleşme bakımından emredici şekilde uygulanamayacağına ve bu nedenle sözleşme metninde bu hükümlere aykırı şartların öngörülmesi durumunda bu şartların geçerli olacağına, bu maddelere emredicilik özelliğini TTK m.1243 hükmünün kazandırdığına dair bkz. ÜLGENER, 2016, s. 280.

¹⁵⁴³ ÜLGENER, 2017, s. 102-103; ÜLGENER, 2016, s. 281-282; ÜLGENER, 1995, s. 108.

¹⁵⁴⁴ ÜLGENER, 2017, s. 103; ÜLGENER, 2016, s. 282; ÜLGENER, 1995, s. 109.

¹⁵⁴⁵ ÜLGENER, 2017, s. 104; ÜLGENER, 2016, s. 282; ÜLGENER, 1995, s. 109.

¹⁵⁴⁶ ALHAN, 2023, s. 196; ADIGÜZEL, 2015, s. 349.

¹⁵⁴⁷ ADIGÜZEL, 2015, s. 349.

¹⁵⁴⁸ GÜRSES, 2005, s. 296-297.

uygulanırlar.¹⁵⁴⁹ Ancak *Özgenç*, bu noktada bir ayrıma yer vermiş ve buna göre milletlerarası düzenlemelerin uygulanmasının kararlaştırılması durumunda bir hukuk seçiminin bahsedilemeyeceğini savunmuş ancak bu milletlerarası düzenlemeleri kabul eden devletlerin maddi hükümlerine gönderme yapıldığında ve tarafların uygulanacak hukuku kararlaştırmadıkları durumda örtülü hukuk seçiminin varlığından bahsedilebileceğini savunmuştur.¹⁵⁵⁰ *Coşkun*, öncelik kaydı ile uygulanan unimodal milletlerarası konvansiyon hükümlerinin emredici kabul edilemeyeceğini belirtmiştir.¹⁵⁵¹ *Burdurlu Ahlat*, anasyonel hukuk kurallarının ve milletlerarası konvansiyonların seçiminin hukuk seçimi olarak nitelendirilemeyeceğini savunmuştur.¹⁵⁵² Ayrıca doktrinde de ifade edildiği üzere uyuşmazlığın milletlerarası antlaşma kapsamında olması durumunda söz konusu antlaşmaların uygulanacağına ilişkin öncelik kayıtlarına yer verilmesi gerekli değildir çünkü milletlerarası antlaşmaların uygulanmaları tarafların iradelerine bağlı değildir ve dolayısıyla bu antlaşmaların uygulanacağına dair öncelik kayıtlarının bulunmaması durumunda da ilgili milletlerarası antlaşmanın uygulama alanına giren uyuşmazlığa ilgili antlaşma uygulanacaktır.¹⁵⁵³ Dolayısıyla Türkiye, Lahey Kuralları'na taraf olduğu için uyuşmazlığın Lahey Kuralları kapsamında olması durumunda öncelik kaydı ile Lahey Kuralları'na gönderme yapılması gerekli değildir. Öncelik kayıtları ile ulusal bir kanuna veya Türkiye'nin taraf olmadığı bir milletlerarası antlaşmaya gönderme yapılması hukuk seçimi değildir. Ancak belirtmek gerekir ki doktrinde bu görüşe karşı bir görüş bulunmaktadır. Buna göre öncelik kaydı ile bir konvansiyonun seçilmesi durumunda bu seçim ile belirlenen hükümlerin kanunlar ihtilafı kurallarına göre tespit edilen hukuka tabi olmadığı ve belirtilen seçimin bir hukuk seçimi olduğu savunulmuştur.¹⁵⁵⁴ Bu görüşe belirttiğimiz gerekçeler nedeniyle katılmıyoruz.

C. SÖZLEŞME TARAFLARININ HUKUK SEÇİMİNDE BULUNMAMASI

1. MÖHUK m.29/2 Hükmünde Yer Alan Kavramlar ve Bu Hükümdeki Bağlama Noktalarının Vasıflandırılması

MÖHUK m.29/2 hükmünde “taşıyıcı”, “gönderen”, “yükleme yeri”, “boşaltma yeri”, ve “esas işyeri” şeklinde kavramlar bulunmaktadır. Doktrinde deniz ticaretinde taşıyan,

¹⁵⁴⁹ ÖZGENÇ, 2018, s. 272-273; ÖZGENÇ, 2014, s. 159.

¹⁵⁵⁰ ÖZGENÇ, 2018, s. 273-274; ÖZGENÇ, 2014, s. 162-163.

¹⁵⁵¹ COŞKUN, 2018, s. 124.

¹⁵⁵² BURDURLU AHLAT, 2024, s. 296-297.

¹⁵⁵³ ÖZÇELİK, 2007, s. 181-182.

¹⁵⁵⁴ ADIGÜZEL, 2015, s. 348-349.

gönderilen, yükleten kavramlarına farklı anlamlar verilebilmesi nedeniyle vasıflandırma zorunluluğu doğduğunu ve bu vasıflandırmanın da *lex fori*'ye göre yapılacağı savunulmuştur.¹⁵⁵⁵ Bu maddede yer alan “*taşıyıcı*” ifadesiyle fiili taşıyan değil sözleşmenin tarafı olan taşıyandan bahsedilmektedir.¹⁵⁵⁶ Deniz yoluyla eşya taşıma bakımından bu maddede yer alan “*gönderen*” ifadesinin yükleteni mi yoksa taşıtanı mı ifade ettiğinin açık olmadığı ve doktrinde bu durumda taşıtandan söz edildiği savunulmuştur.¹⁵⁵⁷ Roma Konvansiyonu bakımından ise Giuliano/Lagarde Raporu’nda, “*consignor*” (gönderen) kavramının tanımı yapılmış ve buna göre taşıyıcıya/taşıyana eşyayı teslim eden kişi olarak tanımlanmıştır.¹⁵⁵⁸ Taşıyan/taşıyıcı bakımından da tanım yapılmış ve buna göre taşımayı taşıyıcı/taşıyanın kendisi ifa etsin veya etmesin, taşıma sözleşmesinin eşyaları taşımayı üstlendiği tarafıdır.¹⁵⁵⁹ Eşya taşıma sözleşmelerinde taşıyanın/taşıyıcının taşımayı kendisinin gerçekleştirmeyip, üçüncü kişinin gerçekleştirmesine sıklıkla rastlanmaktadır.¹⁵⁶⁰

MÖHUK m.29/2 hükmünde “*taşıyıcının esas işyeri*”, “*yükleme yeri*”, “*boşaltma yeri*”, “*gönderenin esas işyeri*” bağlama noktaları söz konusudur.¹⁵⁶¹ Bağlama noktalarının vasıflandırılması¹⁵⁶² konusunda doktrinde görüş birliği olup, vasıflandırma *lex fori*'ye göre yapılacaktır.¹⁵⁶³ MÖHUK m.29 hükmünde yer alan “*işyeri*” kavramının asıl bağlama noktası olduğu ve bu kavramın vasıflandırılmasının, eşya taşıma sözleşmesi TTK’da düzenlendiği için TTK hükümleri uyarınca yapılması gerektiği doktrinde savunulmuştur.¹⁵⁶⁴ TTK m.3¹⁵⁶⁵ hükmünde TTK’da düzenlenen hususlarla bir ticari işletmeyi ilgilendiren bütün işlem ve fiillerin ticari işlerden olduğu düzenlenmiştir. Buna göre *Partalci*, TTK’da düzenlenen hususların “*ticari iş*” olarak kabul edildiğini ve bu nedenle MÖHUK m.29 hükmünde ticari iş ile ilgili bir işyerinden bahsedildiğini belirtmiştir.¹⁵⁶⁶ TTK’nın dördüncü kitabı taşıma işlerini düzenlemektedir. TTK m.850/3 hükmü uyarınca “*taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir.*”

¹⁵⁵⁵ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 127-128; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 154.

¹⁵⁵⁶ CUMALIOĞLU, 2011, s. 54.

¹⁵⁵⁷ CUMALIOĞLU, 2011, s. 54.

¹⁵⁵⁸ GIULIANO/LAGARDE Report, s. 21-22.

¹⁵⁵⁹ GIULIANO/LAGARDE Report, s. 22.

¹⁵⁶⁰ GIULIANO/LAGARDE Report, s. 22.

¹⁵⁶¹ PARTALCI, 2017, s. 767.

¹⁵⁶² Bağlama noktalarının vasıflandırılması değil, bağlama noktalarının yorumu yönünde terminolojinin kullanımı için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 321; ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 97. Bağlama noktasının vasıflandırma sorunu değil, yorumu söz konusu olduğu ve bu nedenle olsa olsa yorum sorununundan bahsedilebileceği yönünde bkz. CAN, 2023, s. 215.

¹⁵⁶³ GÜNGÖR, 2021, s. 51; BURDURLU AHLAT, 2020, s. 601; ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 89; PARTALCI, 2017, s. 767; ÖZGENÇ, 2014, s. 116. Bağlama noktalarının yorumunun *lex fori*'ye göre yapılacağı yönünde bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 321; ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 97; CAN, 2023, s. 215.

¹⁵⁶⁴ PARTALCI, 2017, s. 768.

¹⁵⁶⁵ TTK m.3: “*Bu Kanunda düzenlenen hususlarla bir ticari işletmeyi ilgilendiren bütün işlem ve fiiller ticari işlerdendir.*”

¹⁵⁶⁶ PARTALCI, 2017, s. 768.

TTK'da “işyeri” kavramı yerine “ticari işletme” kavramına yer verilmektedir ve TTK m.11/1¹⁵⁶⁷ hükmünde ticari işletme kavramı tanımlanmaktadır.¹⁵⁶⁸ İş yerinin vasıflandırılması için TTK m.11/1 hükmünün dikkate alınması gereklidir.¹⁵⁶⁹ Bu hüküm dikkate alınarak *Partalci*, MÖHUK m.29 kapsamında “esas işyeri” kavramının taşıyıcının “ticari işletme merkezi”nin bulunduğu yer olduğunu belirtmiştir.¹⁵⁷⁰

Doktrinde “taşıyıcının esas işyeri” kavramı ile taşıyıcının faaliyetlerini fiilen yerine getirdiği yerin kastedildiği ve taşıma şirketinin kurulduğu yer olarak değerlendirilmemesi gerektiği savunulmuştur.¹⁵⁷¹ MÖHUK m.29 hükmünün gerekçesinde taşıyıcının işyerinin kötü niyetli değişikliklerin önlenmesi amacıyla sabitleştirildiği ve sözleşmenin kuruluşu anına bağlandığı belirtilmiştir.¹⁵⁷² Aynı şekilde yükleme veya boşaltma yerinin sözleşme kurulduktan sonra değiştirilmesi de dikkate alınmayacaktır.¹⁵⁷³ Yükleme ve boşaltma yerlerinin tespiti ise fiilen yükleme veya boşaltmanın nerede yapıldığına bakılarak değil, tarafların arasındaki taşıma sözleşmesine bakılarak yapılacaktır.¹⁵⁷⁴ Multimodal taşımalar bakımından yükleme yeri, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı yer olarak ve boşaltma yerinin ise taşıyıcının eşyayı teslim ettiği yer olarak anlaşılması gereklidir.¹⁵⁷⁵ Taşıyıcının, taşıma işini alt taşıyıcıya yaptırması söz konusu olabilir ancak taşıma işini üstlenen kişinin esas işyeri dikkate alınacaktır ve taşıma işini üstlenen taraf taşıyıcıdır.¹⁵⁷⁶ Birden çok işyeri bulunması halinde “taşıyıcının esas işyeri hukuku” uygulanarak eşya taşıma sözleşmesinin farklı hukuklara tabi olmasının engellendiği belirtilmiştir.¹⁵⁷⁷ Taşıyıcının esas işyerinin belirlenmesinde doktrinde zorluklara değinilmiştir. Buna göre elverişli sicil ülkelerinde şirket kurarak veya temsilcilik açarak gemi tescil ettirilmesi

¹⁵⁶⁷ TTK m.11/1: “Ticari işletme, esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan faaliyetlerin devamlı ve bağımsız şekilde yürütüldüğü işletmedir.”

¹⁵⁶⁸ PARTALCI, 2017, s. 768.

¹⁵⁶⁹ PÜRSELİM, 2019, s. 340. Multimodal taşımanın TTK anlamında bir ticari iş olduğu, MTO'nun işyerinin de TTK m.11 hükmü anlamında bir ticari işletme sayılacağına dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 321.

¹⁵⁷⁰ PARTALCI, 2017, s. 769.

¹⁵⁷¹ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 126; ADIGÜZEL, 2015, s. 76; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 153.

¹⁵⁷² Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 11 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

¹⁵⁷³ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 126; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 153. Özgenç ise yükleme ve boşaltma yerlerinin tespitinde sözleşmenin kurulması anı değil, davanın açıldığı tarihte kararlaştırılan yerlerin dikkate alınması gerektiğini savunmaktadır. Bkz. ÖZGENÇ, 2014, s. 188.

¹⁵⁷⁴ ALHAN, 2023, s. 197; EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 104; EKŞİ, Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma, 2020, s. 35; BURDURLU AHLAT, 2020, s. 603; COŞKUN, 2018, s. 132; PARTALCI, 2017, s. 775; ADIGÜZEL, 2015, s. 76; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 127.

¹⁵⁷⁵ COŞKUN, 2018, s. 132.

¹⁵⁷⁶ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 126; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 153.

¹⁵⁷⁷ ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 451. MÖHUK m.29/2 hükmünde esas işyeri kavramına yer verilmesi ile kötü niyetli uygulamaların engellenmesinin amaçlandığına dair bilgi için bkz. CAN, 2023, s. 541; PÜRSELİM, 2019, s. 340.

somut olayda söz konusu olabilir.¹⁵⁷⁸ Şirketin tescil yeri olması dışında bu ülke ile başka bir bağlantısı olmayabilir.¹⁵⁷⁹ Bu nedenle taşıyıcının esas işyeri olarak kağıt üzerindeki tescil yeri dikkate alınmayacaktır.¹⁵⁸⁰ Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü bakımından da doktrinde şirketin kuruluş yerine bakılarak değil, fiili duruma bakılarak tespit edilmesi gerektiği savunulmuştur.¹⁵⁸¹ Giuliano-Lagarde Raporu'nda da taşıyıcının esas işyerinin, yükleme ve boşaltma yerlerinin tespitinde sözleşmenin kurulduğu ana göre belirleneceğine yer verilmiştir.¹⁵⁸² Gönderenin esas işyeri bakımından hangi ana dikkat edileceği Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde düzenlenmemiş veya Giuliano-Lagarde Raporu'nda belirtilmemiş olsa da taşıyıcı/taşıyanın esas işyeri bakımından dikkate alınan kriterler ile aynı kriterlerin olmasının gerektiği ve dolayısıyla sözleşmenin kurulduğu ana göre tespit edilmesi gerektiği savunulmuştur.¹⁵⁸³ Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde “*taşıyıcının esas işyeri*” bağlama noktasına yer verilirken Roma I Tüzüğü m.5/1 hükmünde ise “*taşıyıcının mutad meskeni*” bağlama noktasına yer verilmiştir.¹⁵⁸⁴ Özgenç, mutad mesken ile esas işyeri kavramlarının uygulamada aynı sonuca neden olacağını belirtmiştir.¹⁵⁸⁵ Mutad meskenin tanımının yapıldığı Roma I Tüzüğü m.19/1¹⁵⁸⁶ hükmünde tüzel kişiler açısından bu kavramın “*esas idare merkezi*” anlamına geldiği için Türk hukukunda “*esas işyeri*” ile “*esas idare merkezinin*” genel olarak aynı olduğuna dikkat edilmesi gerektiği doktrinde belirtilmiştir.¹⁵⁸⁷ Ancak bu noktada Partalcı, Tüzük m.19/2¹⁵⁸⁸ hükmüne de dikkat çekmiş ve bu hüküm uyarınca “*mutad mesken*” hukuku olarak işletmenin başka bir işyerinin, şubenin veya acentenin bulunduğu yer hukukunun sözleşmenin bunların kapsamında kurulması veya ifa edilmesi

¹⁵⁷⁸ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 126; COŞKUN, 2018, s. 132-133; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 153.

¹⁵⁷⁹ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 127; COŞKUN, 2018, s. 133; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 154.

¹⁵⁸⁰ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 127; COŞKUN, 2018, s. 133; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 154.

¹⁵⁸¹ A.V. DICEY/J.H.C. MORRIS, *Dicey and Morris on The Conflict of Laws*, Lawrence Collins/ Adrian Briggs/ Jonathan Hill/ J.D. McClean/ C.G.J. Morse (eds.), 13th edition, Volume 2, Sweet&Maxwell, London, 2000, s. 1406, para. 33-264.

¹⁵⁸² GIULIANO/LAGARDE Report, s. 22.

¹⁵⁸³ DICEY/MORRIS, 2000, s. 1407, para. 33-266.

¹⁵⁸⁴ Volker Behr, “Rome I Regulation A-Mostly-Unified Private International Law of Contractual Relationships Within-Most-of the European Union”, *Journal of Law and Commerce*, C. 29, (2011), s. 247. Ayrıca bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 316-317; TEKİNALP, 2020, s. 341, dn. 248; BURDURLU AHLAT, 2020, s. 601.

¹⁵⁸⁵ ÖZGENÇ, 2014, s. 222.

¹⁵⁸⁶ Roma I Tüzüğü m.19/1: “*For the purposes of this Regulation, the habitual residence of companies and other bodies, corporate or unincorporated, shall be the place of central administration. The habitual residence of a natural person acting in the course of his business activity shall be his principal place of business.*”

¹⁵⁸⁷ TEKİNALP, 2020, s. 341, dn. 248.

¹⁵⁸⁸ Roma I Tüzüğü m.19/2: “*Where the contract is concluded in the course of the operations of a branch, agency or any other establishment, or if, under the contract, performance is the responsibility of such a branch, agency or establishment, the place where the branch, agency or any other establishment is located shall be treated as the place of habitual residence.*”

durumunda esas alınacağına yer vermiş ve dolayısıyla Roma I Tüzüğü'nün, MÖHUK m.29 ve Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünden farklı olarak yalnızca “esas” işyeri kavramı değil, şartların sağlanması koşuluyla, acentenin bulunduğu yer ve taşıyıcının diğer işyerlerinin de dikkate alınacağını ifade etmiştir.¹⁵⁸⁹ Bunun dışında, Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde taşıyıcının esas işyeri, yükleme yeri, boşaltma yeri, gönderenin esas işyeri yerine Roma I Tüzüğü m.5 hükmünde eşyanın teslim alındığı yer, eşyanın teslim edildiği yer veya gönderenin mutad meskeni şeklinde bağlama noktalarına yer verilmiştir.¹⁵⁹⁰

2. Taraflarca Hukuk Seçimi Yapılmamış Olması Halinde Uygulanacak Hukuk

MÖHUK m.29/2 hükmünün uygulanabilmesi için tarafların sözleşmeye uygulanacak hukuku seçmemiş olmaları gereklidir. Bu durumda uygulanacak hukuk MÖHUK m.29/2 uyarınca tespit edilecektir. MÖHUK m.29/2 hükmünde tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları durumunda eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak objektif bağlama kuralı “*taşıyıcının işyeri*” olarak tespit edilmiştir.¹⁵⁹¹ Bu kriterin kabul sebebinin taşıma işlerinde karakteristik edimin taşıyıcının edimi olmasına dayandığı belirtilmiştir.¹⁵⁹² Ancak MÖHUK m.29 hükmü uyarınca taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke hukukunun uygulanabilmesi için gönderenin esas işyerinin, eşyanın yükleme yeri veya boşaltma yeri olarak belirtilen üç yerden en az birinin, taşıyıcının esas işyeri ile aynı ülkede bulunması aranmakta olup, bu şartın sağlanması durumunda taşıyıcının esas işyerinin sözleşme ile en sıkı ilişkili hukuk olarak kabul edilerek sözleşmeye uygulanacağı belirtilmiştir.¹⁵⁹³ MÖHUK m.29 hükmünün gerekçesinde taşıyıcının işyeri ile belirtilen yerlerden herhangi birinin aynı olması gerektiği, ancak bu unsurun varlığı halinde, birden çok işyeri bulunması halinde taşıyıcının esas işyeri hukuku uygulanarak sözleşmenin farklı hukuklara tabi olmasının engellendiği belirtilmiştir.¹⁵⁹⁴ Bu şartlar, gönderenin menfaatini de gözetmek amacıyla getirilmiştir.¹⁵⁹⁵

¹⁵⁸⁹ PARTALCI, 2017, s. 778.

¹⁵⁹⁰ BEHR, 2011, s. 247.

¹⁵⁹¹ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 11 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

¹⁵⁹² TEKİNALP, 2020, s. 340.

¹⁵⁹³ ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 450.

¹⁵⁹⁴ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 11 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

¹⁵⁹⁵ ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 476; CAN, 2023, s. 541; TEKİNALP, 2020, s. 340-341.

a. Doktrindeki Tartışma

Gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke, eşyanın yükleme yeri veya boşaltma yeri ülkesinden hiçbir taşıyıcının esas yerinin bulunduğu ülke ile aynı olmadığı durumda hangi hukukun uygulanacağı MÖHUK m.29 hükmünde düzenlenmemiştir. Bu nedenle doktrinde MÖHUK m.29 hükmünün bu haliyle eksik olduğu görüşü söz konusudur.¹⁵⁹⁶ MÖHUK m.29/3 ve MÖHUK m.24/4¹⁵⁹⁷ hükümlerinden hangisinin uygulanacağı doktrinde tartışmalıdır. Buna göre bir görüş uyarınca bu durumda uygulanacak hukuk MÖHUK m.29/3 uyarınca belirlenecektir.¹⁵⁹⁸ Dolayısıyla sözleşme ile daha sıkı ilişkili hukuk tespit edilecektir. Bu görüş uyarınca eğer taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke ile yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke aynı değil ise bu durumda eşya taşıma sözleşmesinin, taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke hukukuyla sıkı ilişkili olduğuna dair karine çürütülmüş olacaktır.¹⁵⁹⁹ Diğer görüş uyarınca ise MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen şartın sağlanamaması durumunda eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk MÖHUK m.24 uyarınca belirlenecektir.¹⁶⁰⁰ *Pürselim*, MÖHUK m.29/3 hükmünün istisnai bir kural olduğunu, halin bütün şartlarına göre eşya taşıma sözleşmesi ile daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması durumunda sözleşmeye bu hukukun uygulanacağını, MÖHUK m.29/3 hükmünün uygulanabilmesi için MÖHUK m.29/2 hükmü uyarınca bir hukukun tespit edilmiş olmasının ve tespit edilen bu hukuka nazaran sözleşmeyle daha sıkı ilişkili hukukun bulunmasının gerekli olduğunu ve bu durumda MÖHUK m.29/3 hükmünün uygulanabileceğini savunmaktadır.¹⁶⁰¹ Bu nedenle sıkı ilişkili bir hukukun tespit edilememesi durumunda, daha sıkı ilişkili hukuku tespit edilmesinin mümkün olmadığı için uyuşmazlığın MÖHUK m.24

¹⁵⁹⁶ Bu görüş için bkz. GÜNGÖR, 2021, s. 194.

¹⁵⁹⁷ MÖHUK m.24/4: “*Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır. Bu hukuk, karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olarak kabul edilir. Ancak hâlin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur.*”

¹⁵⁹⁸ Bu yönde görüş için bkz. ALHAN, 2023, s. 198; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 366-367; AKINCI, 2020, s. 65; EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 103; EKŞİ, Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma, 2020, s. 35; Nuray EKŞİ, *Dış Ticaret Hukuku El Kitabı*, Beta Yayıncılık, İstanbul 2020, s. 66; PARTALCI, 2017, s. 780; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 126-127.

¹⁵⁹⁹ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 103; EKŞİ, Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma, 2020, s. 35; EKŞİ, *Dış Ticaret Hukuku*, 2020, s. 66; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 126.

¹⁶⁰⁰ Bu yönde görüş için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 324; ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 477; GÜNGÖR, 2021, s. 195; ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 451; BURDURLU AHLAT, 2020, s. 606; TEKİNALP, 2020, s. 341; PÜRSELİM, 2019, s. 341; ÖZGENÇ, 2018, s. 282; COŞKUN, 2018, s. 131; ADIGÜZEL, 2015, s. 77, dn. 211; ÖZGENÇ, 2014, s. 188-189; Zeynep Derya TARMAN, “Montreal Sözleşmesi’nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (2013), S. 107, s. 116; CUMALIOĞLU, 2011, s. 54; AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 269.

¹⁶⁰¹ PÜRSELİM, 2019, s. 340. MÖHUK m.29/3 hükmünün istisna hükmü olduğu yönünde ayrıca bkz. ÖZGENÇ, 2018, s. 282; ÖZGENÇ, 2014, s. 189.

hükmüne göre çözümleneceği belirtilmiştir.¹⁶⁰² *Burdurlu Ahlat*, bu durumda taşıyıcının işyeri hukukunun uygulanacak olmasının, eşya taşıma sözleşmeleri için ayrı bir düzenleme yapılmış olmasını anlamsız kıldığını ifade etmiştir.¹⁶⁰³ *Güngör*, bu maddede öngörülen şartlar sağlanmıyorsa objektif bağlama kuralı bu durumda bulunmadığı için daha sıkı ilişkili hukuk kuralının uygulanamayacağını, daha sıkı ilişkili hukukun karine ile bağlantılı olduğunu ve karineye nazaran daha sıkı ilişkili hukuku aradığını ve bu nedenle MÖHUK m.24 hükmünün uygulanması gerektiğini savunmaktadır.¹⁶⁰⁴ *Can* ise MÖHUK m.29/2 hükmünde aranan şartların sağlanmaması durumunda doktrinde belirtilen her iki görüşün de gerekçeleri farklı olsa da aynı sonuca vardıklarını, daha sıkı ilişkili ülke hukukunun uygulanması konusunda fikir birliğinin olduğunu savunmuştur.¹⁶⁰⁵ Ayrıca MÖHUK m.29 gerekçesinde (MÖHUK Tasarı m.28), taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkenin uygulanabilmesi için maddede yer alan diğer şartların somut olayda bulunmaması durumunda MÖHUK m.24 hükmünde (MÖHUK Tasarı m.23) yer alan genel kuralın uygulanacağı belirtilmiştir.¹⁶⁰⁶ Doktrinde MÖHUK m.29/2 hükmü bu konuda eleştirilmiştir. Buna göre *Tarman*, bu durumda MÖHUK m.24 hükmündeki genel kuralın uygulanacağını belirtmiş ancak bu fıkranın Roma I Tüzüğü gibi düzenlenerek, şartların gerçekleşmemesi durumunda taşıma sözleşmelerini teslim yeri hukukuna tabi tutmanın yerinde olacağını savunmuştur.¹⁶⁰⁷ Bu türde bir düzenlemenin MÖHUK m.29 hükmünde ve Roma Konvansiyonu'nda yer almaması eksiklik olarak değerlendirilmiştir.¹⁶⁰⁸ *Özel/Erkan/Pürselim/Karaca*, taşıyıcının esas işyeri hukukunun uygulanmasına dair şart gerçekleşmediğinde uygulanacak hukukun nasıl tespit edileceğine dair maddede eksiklik bulunduğunu, Roma I Tüzüğü m.5 hükmünde bu durumda malların teslim yeri hukukunun uygulanacağını belirtildiğini ve benzer bir düzenlemenin MÖHUK m.29 hükmünde yapılması gerektiğini savunmuştur.¹⁶⁰⁹ *Atamer*, MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen şartların sağlanmaması durumunda MÖHUK m.24/4 hükmünün uygulanacağını belirtmiş ve bu durumu, taşıyanın işyeri hukukunun bu halde MÖHUK m.29/2 hükmünde aranan şartlar bulunmasa da

¹⁶⁰² ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 477; PÜRSELİM, 2019, s. 341.

¹⁶⁰³ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 325.

¹⁶⁰⁴ GÜNGÖR, 2021, s. 194-195.

¹⁶⁰⁵ CAN, 2023, s. 542.

¹⁶⁰⁶ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 11 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022. Bu görüşü desteklemek için MÖHUK gerekçesine yer verilen eserler için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 324-325; ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 477; PÜRSELİM, 2019, s. 341; ÖZGENÇ, 2018, s. 282; ADIGÜZEL, 2015, s. 77, dn. 211; ÖZGENÇ, 2014, s. 189; CUMALIOĞLU, 2011, s. 54; AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 269.

¹⁶⁰⁷ TARMAN, 2009, s. 317, dn. 63.

¹⁶⁰⁸ TARMAN, 2009, s. 317.

¹⁶⁰⁹ ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 477.

uygulanacağı için eleştirmiştir.¹⁶¹⁰ *Partalci*, MÖHUK m.29/2 hükmündeki şartlar gerçekleşmezse sözleşmeye uygulanacak hukukun açıkça belirtilmesi gerektiğini, MÖHUK m.29 hükmünde Roma I Tüzüğü m.5/1 hükmündeki gibi bir düzenlemeye yer verilmesinin bu konudaki karışıklığı gidereceğini savunmuştur.¹⁶¹¹ *Burdurlu Ahlat*, teslim yeri hukukunun eşya taşıma ilişkisinde tek başına en sıkı ilişkili hukuku tesis etmekte yeterli olmadığını, ayrıca bazı durumlarda teslim yerinin kararlaştırılmadığını belirterek Roma I Tüzüğü'nde yer alan teslim yeri hukukunun uygulanmasına dair düzenlemeyi eleştirmiştir.¹⁶¹² Dolayısıyla *Burdurlu Ahlat*, en sıkı ilişkili hukukun tespitinin açık bir düzenleme ile mahkemeye bırakılmasının daha uygun bir çözüm olduğunu belirtmiştir.¹⁶¹³ Ayrıca *Özgenç*, MÖHUK m.24/4 hükmünde yer alan “*en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri*” ve MÖHUK m.29/3 hükmünde yer alan “*esas işyeri*” kavramlarını kıyaslamış ve birden fazla işyerinin bulunması durumunda her zaman esas işyerinin en sıkı ilişkili işyeri olmadığına, en sıkı ilişkili işyeri tespit edilirken ilgili sözleşmenin esas alındığına, esas işyerinin ise sabit olduğuna ve sözleşmeden sözleşmeye değişmediğine dikkat çekmiştir.¹⁶¹⁴ MÖHUK m.29 hükmündeki şartların sağlanamadığı durumda MÖHUK m.24/4 uyarınca taşıyanın esas işyeri hukukunun, en sıkı ilişkili işyeri hukuku ile aynı olması durumunda uygulanabileceğini belirtmiştir.¹⁶¹⁵ Dolayısıyla MÖHUK m.29/2 hükmündeki şartların sağlanamadığı durumda taşıyıcının işyeri hukukunun uygulanması MÖHUK m.29/2 hükmünde yer alan şartlı bağlama kuralını anlamsızlaştırdığı ancak MÖHUK m.24/4 hükmü yerine MÖHUK m.29/2 hükmünün uygulanmasının en sıkı ilişkili işyerinin esas işyerinden farklı olması durumunda ortaya çıktığını savunmuştur.¹⁶¹⁶

b. Tartışmanın Çözümüne İlişkin Roma Konvansiyonu m.4 ve Roma I Tüzüğü m.5 İncelemesi

MÖHUK m.29 hükmü Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü esas alınarak düzenlendiği için bu Konvansiyon'un dikkate alınması faydalı olacaktır. Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü uyarınca sözleşmenin kuruluşu anında taşıyıcının esas iş merkezinin bulunduğu ülke, aynı zamanda yüklemenin yapıldığı veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise sözleşmenin bu ülkeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilmektedir. Bağlama noktasının değiştirilmesinin önlenmesi amacıyla taşıyıcının esas iş yeri, sözleşmenin kurulduğu

¹⁶¹⁰ ATAMER, 2013, s. 129.

¹⁶¹¹ PARTALCI, 2017, s. 779-780.

¹⁶¹² BURDURLU AHLAT, 2024, s. 315.

¹⁶¹³ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 316, 326.

¹⁶¹⁴ ÖZGENÇ, 2018, s. 283-284; ÖZGENÇ, 2014, s. 190-191.

¹⁶¹⁵ ÖZGENÇ, 2018, s. 298.

¹⁶¹⁶ ÖZGENÇ, 2014, s. 334-335.

ana bağlanmıştır.¹⁶¹⁷ Yükleme ve boşaltma yerleri de sözleşmenin kurulduğu anda kararlaştırılan yerlerdir.¹⁶¹⁸

Karinenin aksi Roma Konvansiyonu m.4/5¹⁶¹⁹ hükmü uyarınca ispat edilebilir.¹⁶²⁰ Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde öngörülmüş olan karine, pek çok bağlama noktasının bir arada olmasına bağlıdır.¹⁶²¹ Roma Konvansiyonu m.4/1¹⁶²² hükmünde sözleşmeye uygulanacak hukukun m.3 hükmü uyarınca seçilmemesi durumunda sözleşme ile en sıkı ilişkili ülkenin hukukun uygulanacağı, sözleşmenin ayrılabilir bir bölümünün bir başka ülke ile daha sıkı ilişkili olması durumunda istisnai olarak o ülkenin hukukunun uygulanabileceği düzenlenmiştir. Doktrinde Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde taşıyıcının esas iş merkezinin bulunduğu ülke hukukunun uygulanması için öngörülen şartların gerçekleşmemesi durumunda Roma Konvansiyonu m.4/2¹⁶²³ hükmünde öngörülen genel karinenin eşya taşıma sözleşmelerine uygulanmayacağı¹⁶²⁴, herhangi bir karinenin yardımı olmadan uygulanacak hukukun belirleneceği ve bu tür durumlarda sözleşme ile en sıkı ilişkili hukukun uygulanacağı ifade edilmiştir.¹⁶²⁵ Dolayısıyla Roma Konvansiyonu m.4/1 hükmünün bu durumda uygulanacağı belirtilmiştir.¹⁶²⁶ Buna göre şartların sağlanamaması halinde karinenin uygulanamayacağı ve m.4/4 hükmünün uygulanacak hukukun tespitinde kullanılamayacağı, m.4/4 hükmünün ilk cümlesinde açık şekilde öngörüldüğü üzere m.4/2 hükmündeki karinenin de uygulanamayacağı, taşıyıcının esas işyeri hukukunun uygulanması için m.4/4’de öngörülen

¹⁶¹⁷ GIULIANO/LAGARDE Report, s. 22.

¹⁶¹⁸ GIULIANO/LAGARDE Report, s. 22.

¹⁶¹⁹ Roma Konvansiyonu m.4/5: “Paragraph 2 shall not apply if the characteristic performance cannot be determined, and the presumptions in paragraphs 2, 3 and 4 shall be disregarded if it appears from the circumstances as a whole that the contract is more closely connected with another country.”

¹⁶²⁰ GIULIANO/LAGARDE Report, s. 21.

¹⁶²¹ GIULIANO/LAGARDE Report, s. 22.

¹⁶²² Roma Konvansiyonu m.4/1: “To the extent that the law applicable to the contract has not been chosen in accordance with Article 3, the contract shall be governed by the law of the country with which it is most closely connected. Nevertheless, a severable part of the contract which has a closer connection with another country may by way of exception be governed by the law of that other country.”

¹⁶²³ Roma Konvansiyonu m.4/2: “Subject to the provisions of paragraph 5 of this Article, it shall be presumed that the contract is most closely connected with the country where the party who is to effect the performance which is characteristic of the contract has, at the time of conclusion of the contract, his habitual residence, or, in the case of a body corporate or unincorporate, its central administration. However, if the contract is entered into the course of that party’s trade or profession, that country shall be the country in which the principal place of business is situated or, where under the terms of the contract the performance is to be effected through a place of business other than the principal place of business, the country in which that other place of business is situated.”

¹⁶²⁴ ATAMER, 2013, s. 129; ATAMER, 2003, s. 107-108. Atamer ayrıca MÖHUK Taslak halindeyken de bu konuya dikkat çekmiş ve buna göre Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmüne benzer şekilde bu karinenin uygulanmayacağının MÖHUK hükümlerinde açıkça düzenlenmesinin gerektiğini, aksi takdirde MÖHUK Taslak m.24/4 hükmünün uygulanacağını, diğer bir ifadeyle Roma Konvansiyonu m.4/2 hükmünde öngörülen karinenin devreye gireceğini ve bu durumun da Roma Konvansiyonu’na aykırı olacağını belirtmiştir. Bkz. ATAMER, 2003, s. 107-108.

¹⁶²⁵ DICEY/MORRIS, 2000, s. 1408, para. 33-268.

¹⁶²⁶ HOEKS, 2010, s. 451.

şartların gerçekleşmemesi durumunda uygulanacak hukukun, hiçbir karineye başvurmadan tespit edilmesinin gerekli olduğu savunulmuştur.¹⁶²⁷ Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde genel karinenin uygulanmayacağı açıkça öngörülmesine rağmen MÖHUK hükümlerinde bu eklemenin yapılmaması nedeniyle sorunun doğduğuna ve MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen diğer şartların anlamını kaybettiğine doktrinde yer verilmiştir.¹⁶²⁸ Dolayısıyla doktrinde Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde öngörülen karinenin gerçekleşmemesi durumunda Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde yer alan “*A contract for the carriage of goods shall not be subject to the presumption in paragraph 2*” ifadesi nedeniyle 2. fıkra da karakteristik edim borçlusunun sözleşmenin kuruluşu anındaki mutad meskeni hukukunun, tüzel kişiliğe sahip veya sahip olmayan kuruluşların merkezi idarelerinin bulunduğu ülkenin, ticari veya mesleki faaliyetler gereği kurulan bir sözleşmede esas işyerinin bulunduğu ülkenin, sözleşmenin hükümlerinden ifanın esas işyerinden farklı bir işyerinde gerçekleştirileceği çıkarımı yapılıyor ise bu belirtilen işyerinin bulunduğu ülkenin en sıkı ilişkili olduğu kabul edilen karinenin uygulanmayacağı vurgulanmış ve Roma Konvansiyonu m.4/1 hükmünde öngörülen sözleşme ile en sıkı ilişkili hukukun uygulanacağı belirtilmiştir. Bu nedenle Roma Konvansiyonu hükümleri ve doktrinde taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkenin hukukunun uygulanması için öngörülen karinenin gerçekleşmemesi durumunda bu ülkenin hukukunun uygulanmasını sağlayacak 2. fıkranın değil, sözleşme ile en sıkı ilişkili hukukun uygulanacağı ifade edilmiştir. Bu nedenle MÖHUK açısından bu durum değerlendirildiğinde Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü ile benzer olan MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen karinenin gerçekleşmemesi durumunda Roma Konvansiyonu m.4/2 hükmü ile benzer olan MÖHUK m.24/4 hükmündeki karinenin uygulanmayacağı savunulabilir. Ancak bu noktada belirtmek gerekir ki, Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde m.4/2 hükmünde öngörülen karinenin uygulanamayacağı açıkça düzenlenmiş, MÖHUK m.29/2 hükmünde ise bu şekilde bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Roma Konvansiyonu bakımından bu durumda Roma Konvansiyonu m.4/1 hükmü uyarınca en sıkı ilişkili hukukun uygulanacağı belirtilmiştir. Ayrıca Roma Konvansiyonu m.4/5 hükmünde Roma Konvansiyonu m.4/5 hükmünde karakteristik edimin belirlenemediği durumda m.4/2 hükmünün uygulanmayacağı öngörülmüştür. Dolayısıyla her ne kadar Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde m.4/2 hükmünde öngörülen karinenin uygulanamayacağının açıkça düzenlenmesi gibi bir

¹⁶²⁷ PLENDER/WILDERSPIN, 2009, s. 205, para. 8-003. Türk doktrininde de Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü dikkate alındığında eşya taşıma sözleşmelerine Roma Konvansiyonu m.4/2 hükmündeki genel karinenin uygulanmayacağının belirtildiğine, bu durumda Roma Konvansiyonu m.4/1 hükmü uyarınca en sıkı ilişkili hukukun tespit edilmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir. Bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 310-311.

¹⁶²⁸ ATAMER, 2013, s. 129.

düzenlemeye MÖHUK m.29/2 hükmünde yer verilmemiş olsa da, MÖHUK m.29 hükmü için esas alınan Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü ve bu hükmün amacı değerlendirildiğinde, MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen şartın gerçekleşmemesi durumunda MÖHUK m.24/4 hükmünün uygulanacağını savunan görüşe katılmak güçtür. Ancak belirtmek gerekir ki, *Italgrani Iberi SA v Sadav Line srl in liq.* kararında¹⁶²⁹ Roma Konvansiyonu m. 4/4 hükmünde yer alan şartlar gerçekleşmediğinde Roma Konvansiyonu m.4/2 hükmünün uygulanacağı belirtilmiştir.¹⁶³⁰

Roma I Tüzüğü ile Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü değiştirilmiş ve kapsamı genişletilmiştir.¹⁶³¹ Buna göre Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk konusunda bir düzenleme içermezken, Roma I Tüzüğü m.5/2 hükmünde yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen bir kanunlar ihtilafı kuralı bulunmaktadır.¹⁶³² Roma I Tüzüğü m.5/1 hükmünde¹⁶³³ öngörülen şartların gerçekleşmemesi durumunda, diğer bir ifadeyle, taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke değil ise bu durumda uygulanacak hukuka yer verilmiştir. Buna göre eşyanın teslim yeri hukuku sözleşmeye uygulanacaktır. Bu durumda fiili teslim yerine değil, tarafların seçtikleri teslim yerine bakılacaktır. Doktrinde bu hükümde fiili teslim yerinin değil tarafların seçtikleri teslim yerinin bağlama noktası olarak seçilmesinin ise eşyaların taşıma sırasında kaybolması ve dolayısıyla hiç teslim edilmeme ihtimali nedeniyle olduğuna değinilmiştir.¹⁶³⁴ Çalışmada incelendiği üzere doktrinde bu durumda MÖHUK m.29 hükmünde uygulanacak hukukun düzenlenmemesi eleştirilmiş ve Roma I Tüzüğü m.5/1 hükmüne benzer bir düzenlemenin öngörülebileceğine yer verilmiştir.

¹⁶²⁹ *Italgrani Iberi SA v Sadav Line srl in liq.*, Corte d'Appello di Genova 1997, 2 June. Bu karar hakkında bilgi için bkz. EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 125; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 151-152.

¹⁶³⁰ Bu bilgi için bkz. EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 125; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 151-152.

¹⁶³¹ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 116; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 144. Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü ile Roma I Tüzüğü m.5 hükmünün karşılaştırılması hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 312-318; ÖZGENÇ, 2014, s. 219-223.

¹⁶³² EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 116; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 144.

¹⁶³³ Roma I Tüzüğü m.5 hükmü hakkında bilgi için bkz. PÜRSELİM, 2019, s. 341-343; TARMAN, 2009, s. 316-318.

¹⁶³⁴ HOEKS, 2010, s. 453.

3. MÖHUK m.29/2 Hükmünde Yer Alan “Tek Seferlik Çarter Sözleşmeleri ve Esas Konusu Eşya Taşıma Olan Diğer Sözleşmeler” Kavramı

a. MÖHUK m.29 Kapsamındaki Çarter Sözleşmelerinin Tespiti

MÖHUK m.29/2 hükmünde tek seferlik çarter sözleşmelerinin ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerin de bu madde hükümlerine tabi olduğu düzenlenmiştir. Bunun sebebine ise MÖHUK gerekçesinde yer verilmiştir. Buna göre MÖHUK gerekçesinde “AT hukuku ile uyumlu olarak” tek seferlik çarter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerinin de aynı hükme tabi tutulacağı belirtilmiştir.¹⁶³⁵ Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmü İtalyan hukuku ve Fransız hukuku esas alınarak hazırlanmıştır.¹⁶³⁶ İtalyan hukuku ve Fransız hukuku, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinin sınıflandırılması konusunda milletlerarası sistematiğe farklıdır.¹⁶³⁷ Buna göre geminin tamamının, bir bölümünün veya belli bir yerinin taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımaya taahhüt ettiği çarter sözleşmelerinin eşya taşıma sözleşmesi değil, gemi tahsis sözleşmesi olduğu belirtilmektedir.¹⁶³⁸ İtalyan hukuku ve Fransız hukukunda çarter sözleşmesinin mutlaka eşya taşıma taahhüdü içermediği belirtilerek sadece kırkambar sözleşmesinin eşya taşıma sözleşmesi sayılması gerektiği savunulmaktadır.¹⁶³⁹ Roma I Tüzüğü m.5/1 hükmünde tek seferlik çarter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerinin eşya taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiğine dair bir ifade yer almasa da Roma I Tüzüğü önsözü m.22¹⁶⁴⁰ uyarınca eşya taşıma sözleşmelerinin yorumlanmasında Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünden farklı olmasının öngörülmediğine ve dolayısıyla tek seferlik çarter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerin eşya taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiğine yer verilmiştir.

Mülga 6762 sayılı TTK, Alman sistemini esas almaktadır.¹⁶⁴¹ Mülga 6762 sayılı TTK’da navlun sözleşmeleri, TTK m.1016 hükmünde çarter sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmeleri

¹⁶³⁵ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 11 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

¹⁶³⁶ ATAMER, 2003, s. 106.

¹⁶³⁷ ATAMER, 2003, s. 106.

¹⁶³⁸ ATAMER, 2003, s. 106.

¹⁶³⁹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 306 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁶⁴⁰ Roma I Tüzüğü önsöz m.22 ilgili kısmı: “As regards the interpretation of contracts for the carriage of goods, no change in substance is intended with respect to Article 4(4), third sentence, of the Rome Convention. Consequently, single-voyage charter parties and other contracts the main purpose of which is the carriage of goods should be treated as contracts for the carriage of goods...”

¹⁶⁴¹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 306 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

olarak düzenlenmiştir. Günümüzde yürürlükte olan 6102 sayılı TTK'nın hazırlanmasında ise TTK'nın gerekçesinde belirtildiği üzere mülga 6762 sayılı TTK hükümlerinin gereksinimler ve çağdaş gelişmeler uyarınca tamamlanmasına ve düzeltilmesine karar verildiğine yer verilmiştir.¹⁶⁴² Mülga 6762 sayılı TTK hükümlerinde charter sözleşmeleri deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi olarak kabul edilmektedir ancak Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünün 3. cümlesine İtalyan hukuku ve Fransız hukuku görüşü yansımıştır.¹⁶⁴³ Çalışmanın bu bölümünde günümüzde yürürlükte olan TTK hükümlerinde düzenlenen deniz ticareti sözleşmeleri incelenerek ve hangilerinin amacının eşya taşıma olduğu tespit edilerek, sözleşmelerin MÖHUK m.29 hükmü kapsamında olup olmadığı belirlenecektir. İncelemenin TTK hükümleri uyarınca yapılacak olmasının nedeni MÖHUK m.29/2 hükmünde belirtilen tek seferlik charter sözleşmelerinin ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerinin vasıflandırılmasının *lex fori*'ye göre yapılacak olmasıdır.¹⁶⁴⁴

aa. Navlun Sözleşmeleri

TTK'nın beşinci kitabının dördüncü kısmında deniz ticareti sözleşmeleri düzenlenmektedir. Buna göre birinci bölümde gemi kira sözleşmelerine, ikinci bölümde zaman charteri sözleşmeleri, üçüncü bölümde navlun sözleşmeleri, dördüncü bölümde zamanaşımı, beşinci bölümde deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine yer verilmektedir. TTK m.1138/1¹⁶⁴⁵ hükmünde taşıyanın, navlun karşılığında denizde taşımayı üstleneceği düzenlenmiştir. Bu hüküm dikkate alınarak navlun sözleşmesinin taşıyanın, navlun karşılığında deniz yolu ile eşya taşımayı ve taşıtanın ise navlun ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlanabileceğine yer verilmiştir.¹⁶⁴⁶ TTK'nın gerekçesinde denizde eşya taşıma sözleşmelerinin tümünün navlun sözleşmesi olduğu belirtilmiştir.¹⁶⁴⁷ Türk hukukunda navlun sözleşmesi, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi ile aynı anlama gelmektedir çünkü sözleşmenin asli unsuru deniz yoluyla

¹⁶⁴² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 306 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁶⁴³ ATAMER, 2003, s. 106.

¹⁶⁴⁴ Türk hukukunda bağlama konusunun vasıflandırılması konusunda doktrindeki genel eğilimin *lex fori*'nin uygulanması gerektiği yönünde olduğuna dair bkz. GÜNGÖR, 2021, s. 49; ÖZGENÇ, 2018, s. 255. Hakimin kural olarak *lex fori* uyarınca vasıflandırma yapacağı ancak bazı durumlarda (özellikle şahsi statüde) *lex causae* uyarınca vasıflandırma yapmasının daha hakkaniyetli olabileceğine dair bkz. ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 87.

¹⁶⁴⁵ TTK m.1138/1: “Taşıyan, navlun karşılığında;

a) Yolculuk charteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek;

b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir.”

¹⁶⁴⁶ YAZICIOĞLU, 2020, s. 331.

¹⁶⁴⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 307 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

eşya taşıma taahhüdüdür.¹⁶⁴⁸ Taşıma konusu eşyanın ticari eşya olması gerekmemektedir.¹⁶⁴⁹ TTK m.1138/1 hükmünde navlun sözleşmesinin türleri düzenlenmiştir. Buna göre TTK m.1138/1(a) hükmünde yolculuk charteri sözleşmesine, TTK m.1138/1(b) hükmünde kırkambar sözleşmesine yer verilmiştir. Zaman charteri sözleşmesi ise navlun sözleşmesi türleri arasında düzenlenmemiştir. İngiliz hukukunda ise navlun sözleşmesi, sadece deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesini içermemekte, ayrıca gemi kira sözleşmeleri de navlun sözleşmeleri kapsamında değerlendirilmektedir.¹⁶⁵⁰ Bunun nedeni ise İngiliz hukukunda deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdünün navlun sözleşmesinin asli unsuru olarak kabul edilmemesidir.¹⁶⁵¹

aaa. Yolculuk Charteri Sözleşmeleri

Yolculuk charteri sözleşmesinde gemi bir veya birden fazla sefer için tahsis edilir ve navlun, sefer veya seferler dikkate alınarak veya taşınacak yüke göre tespit edilir.¹⁶⁵² Yolculuk charteri sözleşmesinde geminin teknik ve ticari yönetimi taşıyandadır, taşıtanın kaptana talimat yetkisi bulunmamaktadır.¹⁶⁵³ Geminin tamamının taşıtana tahsis edilmesi durumu da dahil olmak üzere, geminin zilyetliğinin, teknik ve ticari yönetiminin taşıtana devri söz konusu olmamaktadır.¹⁶⁵⁴ Kırkambar sözleşmesinden farklı olarak yolculuk charteri sözleşmesinde gemi taraflarca belirlenir ve taşıma kural olarak o gemi ile yapılır.¹⁶⁵⁵ Yolculuk charteri sözleşmesinde taşıtan, sözleşmede belirtilen liman veya limanlar arasında yapılan yolculukta geminin tamamı veya bir kısmının kendisine tahsis edilerek eşyanın taşınmasını talep hakkına sahiptir.¹⁶⁵⁶ Eşyanın taşınması için geminin tamamı tahsis olunmuş ise tam yolculuk charteri sözleşmesi, geminin belli bir bölümü veya yeri tahsis olunmuş ise kısmi yolculuk charteri sözleşmesi söz konusudur.¹⁶⁵⁷ Tam yolculuk charteri sözleşmesinin, uygulamada en sık karşılaşılan yolculuk

¹⁶⁴⁸ ÖZGENÇ, 2014, s. 5-6. İngiliz hukukunda ise navlun sözleşmesinin (“*contract of affreightment*”) gemi kira sözleşmesi ve taşıma sözleşmesi olarak ikiye ayrıldığına dair bilgi için bkz. ÖZGENÇ, 2014, s. 9. İngiliz hukukunda navlun sözleşmesinin asli unsurunun deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdü olmadığına dair bkz. ÖZGENÇ, 2014, s. 10.

¹⁶⁴⁹ YAZICIOĞLU, 2020, s. 331.

¹⁶⁵⁰ Gülümser BALKIR, *Zaman Charteri Sözleşmesinde Tarafların Hakları ve Borçları*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Uygulamalı Ticaret Hukuku Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2018, s. 42; ÖZGENÇ, 2014, s. 10.

¹⁶⁵¹ ÖZGENÇ, 2014, s. 10.

¹⁶⁵² SÖZER, 2022, s. 389-390. Ayrıca yolculuk charteri sözleşmesi hakkında bilgi için bkz. SÖZER, 2022, s. 389-398; YAZICIOĞLU, 2020, s. 333; KARA, 2020, s. 242-243; Fevzi TOPSOY, *Deniz Ticareti Hukuku I*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 315-316; ÜLGNER, 2017, s. 28-42, 115 vd.

¹⁶⁵³ CUMALIOĞLU, 2011, s. 37.

¹⁶⁵⁴ Salih ÖNDER, “Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması”, *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, (2016), S. 7, s. 785.

¹⁶⁵⁵ CUMALIOĞLU, 2011, s. 37.

¹⁶⁵⁶ CUMALIOĞLU, 2011, s. 38.

¹⁶⁵⁷ CUMALIOĞLU, 2011, s. 37.

çarteri sözleşmesi olduğu belirtilmiştir.¹⁶⁵⁸ Sözleşmenin tanımında “*tahsis*” kavramına yer verilmesinin yolculuk çarteri sözleşmesinin bir tür gemi tahsis sözleşmesi olduğu anlamına gelmediği belirtilmiştir.¹⁶⁵⁹ Bu kavram ile eşyanın taşınması amacıyla geminin tamamının, bir kısmının veya belli bir yerinin taşıtana ayrılmasının kastedildiği ifade edilmiştir.¹⁶⁶⁰ Basit yolculuk çarteri sözleşmeleri ve mürekkep yolculuk çarteri sözleşmeleri yapılması mümkündür.¹⁶⁶¹ Basit yolculuk çarteri sözleşmesinde yolculuk sadece geminin bulunduğu yerden bir başka yere tek sefer olarak yapılacağının kararlaştırılması söz konusudur.¹⁶⁶² Mürekkep yolculuk çarter sözleşmesi, “*birden fazla sefer çarterinin öngörüldüğü*” bir sözleşme olarak tanımlanmıştır.¹⁶⁶³ Uygulamada genelde basit yolculuk çarteri sözleşmeleri yapılmakta olup, nadiren mürekkep yolculuk çarter sözleşmeleri (birden fazla yolculuğa ilişkin çarter sözleşmeleri) yapılmaktadır.¹⁶⁶⁴ Donatan, gemisini tahsis etmeyi ve yükü taşımayı taahhüt eder, çarterer de navlun ödemek borcu altındadır.¹⁶⁶⁵

Günümüzde pek sık olmasa da belirli bir forma bağlı kalmadan özel çarter sözleşmeleri yapılmaktadır ancak deniz ticaretinde standart formların kullanılması neredeyse teamül haline gelmiştir.¹⁶⁶⁶ Bu formların denenmiş olmaları nedeniyle özel çarter sözleşmelerine göre daha az uyuşmazlığın doğmasına neden olmaktadır.¹⁶⁶⁷ Tarafların anlaşmasıyla bir metnin ortaya çıkması ve burada diğer şartlar bakımından belirli bir standart forma atıfta bulunulması da uygulamada sıklıkla görülmektedir.¹⁶⁶⁸ TTK m.1139¹⁶⁶⁹ hükmü uyarınca yolculuk çarter sözleşmelerinde taraflardan her biri sözleşme şartlarını içeren bir yolculuk çarter partisi düzenlenmesini isteyebilecektir. Uygulamada sözleşmelerin standart çarter parti formlarına bağlı olarak yapıldığı ve karşılıklı olarak imzalandığı çarter partiler de söz konusu olup genelde bu formlar sonradan eklenen (“ *rider*”) klozlar ile değiştirilmektedir.¹⁶⁷⁰ Günümüzde yolculuk çarter sözleşmeleri fiilen veya atıf suretiyle standart çarter partiler kullanılarak

¹⁶⁵⁸ TOPSOY, 2020, s. 316.

¹⁶⁵⁹ ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 784.

¹⁶⁶⁰ ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 784.

¹⁶⁶¹ CUMALIOĞLU, 2011, s. 38.

¹⁶⁶² CUMALIOĞLU, 2011, s. 38.

¹⁶⁶³ SÖZER, 2022, s. 392. TTK’da “*mürekkep yolculuk*” kavramına yer verilmediğine ancak TTK m.1158/4 hükmünde yer verilen “*birden fazla yolculuk*” ve TTK m.1227/2 hükmünde yer verilen “*birden çok yolculuk*” kavramları ile bu sözleşme türünün kabul edildiğine dair bkz. SÖZER, 2022, s. 392.

¹⁶⁶⁴ Sevgi SUNAL ERGUVAN, *Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2007, s. 32.

¹⁶⁶⁵ ÜLGNER, 2017, s. 115.

¹⁶⁶⁶ ÜLGNER, 2017, s. 116.

¹⁶⁶⁷ ÜLGNER, 2017, s. 117.

¹⁶⁶⁸ ÜLGNER, 2017, s. 117.

¹⁶⁶⁹ TTK m.1139: “*Yolculuk çarteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir yolculuk çarter partisi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir.*”

¹⁶⁷⁰ ÜLGNER, 2017, s. 117.

akdedilmektedir.¹⁶⁷¹ Sözleşmenin tarafları bakımından anlaşma imkanının daha hızlı ve basit bir şekilde ortaya çıkması gibi uygulamada standart charter partilerin kullanılmasının avantajları bulunmaktadır.¹⁶⁷²

bbb. Kırkambar Sözleşmeleri

TTK'da kırkambar sözleşmeleri, navlun sözleşmesi türü olarak düzenlenmektedir. Kırkambar sözleşmesi bir eşya taşıma sözleşmesidir.¹⁶⁷³ Eşyanın bir yerden başka bir yere taşınması taahhüt edildiği için navlun sözleşmesi olarak kabul edilmektedir.¹⁶⁷⁴ Kırkambar sözleşmelerinde taşıyan, navlun karşılığında ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı taahhüt etmektedir.¹⁶⁷⁵ Kırkambar sözleşmelerinde geminin kullanımının ücret karşılığı kiralayana bırakılması söz konusu değildir.¹⁶⁷⁶ Sözleşmenin amacı eşyanın taşınması olup geminin kullanılmasının sağlanması değildir.¹⁶⁷⁷

Kırkambar sözleşmelerinde ferdileştirilmiş olan eşya ön plandadır.¹⁶⁷⁸ Bu sözleşmelerde geminin tahsisi söz konusu olmayıp, taşınacak eşya önemlidir.¹⁶⁷⁹ Geminin tamamı, bir kısmı veya belli bir yeri taşıtana tahsis edilmeden, taşıyan navlun karşılığında ayırt edilmiş eşyayı taşımayı üstlenmektedir.¹⁶⁸⁰ Kırkambar sözleşmelerinde eşyanın taşınması için geminin tamamının, bir kısmının veya belli bir yerinin kullanılması mümkün olup, bu durum sözleşmenin yolculuk charteri sözleşmesi olarak nitelendirilmesi bakımından yeterli olmayıp, “*taşıtana tahsis edilmesi*” unsurunun bulunması gereklidir.¹⁶⁸¹ Charter sözleşmelerinden farklı olarak kırkambar sözleşmelerinde geminin taraflarca belirlenmesi, ferdileştirilmesi söz konusu değildir.¹⁶⁸² Charter sözleşmelerinde gemi ferdileştirildiği için tam ve kısmi şeklinde ayırım

¹⁶⁷¹ ÜLGNER, 2017, s. 121. Uygulamada charter sözleşmelerinin genelde charter parti olarak isimlendirilen standart formlar üzerinden kurulduğuna dair bkz. ÜLGNER, 2017, s. 112.

¹⁶⁷² ÜLGNER, 2017, s. 112. Kuru yük ile dökme yük taşımacılığı ile ilgili sefer charter partileri ve tanker taşımacılığı ile ilgili sefer charter partileri hakkında bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 118-120.

¹⁶⁷³ CUMALIOĞLU, 2011, s. 246.

¹⁶⁷⁴ ÜLGNER, 2017, s. 3, dn. 5; ÜLGNER, 2016, s. 3, dn. 3.

¹⁶⁷⁵ İnci DENİZ KANER, *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2021, s. 303; ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 786. Kırkambar sözleşmeleri hakkında detaylı bilgi için bkz. CUMALIOĞLU, 2011, s. 1 vd.; Emre CUMALIOĞLU, “Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiye Belirlemesinin Hukuki Niteliği”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 10, (2008), S. 2, s. 65 vd. Kırkambar sözleşmeleri hakkında ayrıca bilgi için bkz. SÖZER, 2022, s. 367-369; YAZICIOĞLU, 2020, s. 334 ; KARA, 2020, s. 243-244; TOPSOY, 2020, s. 316-317.

¹⁶⁷⁶ CUMALIOĞLU, 2011, s. 46.

¹⁶⁷⁷ CUMALIOĞLU, 2011, s. 46.

¹⁶⁷⁸ ÜLGNER, 2017, s. 3; ÜLGNER, 2016, s. 3.

¹⁶⁷⁹ ÜLGNER, 2017, s. 1, 3.; ÜLGNER, 2016, s. 2-3. Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın gemiyi belirlemesinin hukuki niteliği hakkında bilgi için bkz. CUMALIOĞLU, 2008, s. 79-91.

¹⁶⁸⁰ ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 787.

¹⁶⁸¹ ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 787.

¹⁶⁸² CUMALIOĞLU, 2011, s. 20. Kırkambar sözleşmesinin charter sözleşmesinden farkının gemi tahsisi unsurunun bulunmaması olduğu yönünde bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 3, dn. 5; ÜLGNER, 2016, s. 3, dn. 3.

yapılması mümkün olup, kırkambar sözleşmelerinde ise sadece eşyanın taşınması taahhüt edildiği ve gemi ferdileştirilmediği için tam ve kısmi şeklinde bir ayırım söz konusu değildir.¹⁶⁸³ Kırkambar sözleşmelerinde kullanılan gemi düzenli hat taşıyanın işletmesine ait olan bir gemi olabilir veya düzenli hat taşıyanın zaman charteri veya gemi kirası sözleşmesi uyarınca kullandığı bir gemi de olabilir.¹⁶⁸⁴ Bu sözleşmelerde kural olarak taşıyan tek seferde ve bir gemiyle taşımayı gerçekleştirmektedir.¹⁶⁸⁵

bb. Zaman Charteri Sözleşmeleri

Mülga 6762 sayılı TTK'da zaman charteri sözleşmelerine ilişkin düzenleme bulunmuyordu. 6102 sayılı TTK'da ise zaman charteri sözleşmesine ilişkin düzenlemeler öngörülmüş ve TTK m.1131/1¹⁶⁸⁶ hükmünde bu sözleşme, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır.¹⁶⁸⁷ Bu sözleşmede gemi belli bir zaman için tutulur ve ödenecek ücret zaman unsuru dikkate alınarak belirlenir.¹⁶⁸⁸ Bu sözleşmede geminin zilyetliği tahsis edene aittir.¹⁶⁸⁹ Tahsis eden sözleşme süresi boyunca geminin zilyedi olmaya devam ettiği için gemiyi iade yükümlülüğü söz konusu değildir.¹⁶⁹⁰ Buna göre TTK m.1137/2¹⁶⁹¹ hükmünde öngörülen yükümlülüğün tahsis olunanın gemi üzerindeki ticari yönetim hakkını geminin sözleşmenin sonunda sözleşme ile belirlenen yer ve halde bulunacak şekilde kullanması şeklinde anlaşılması gerektiği doktrinde savunulmuştur.¹⁶⁹² Tahsis eden, geminin teknik yönetimini kaptan vasıtasıyla kullanır ve kaptan ile arasında hizmet ilişkisi bulunmayan tahsis olunan, kaptana sadece geminin ticari yönetimine ilişkin talimat verme yetkisine sahip olmaktadır.¹⁶⁹³ TTK

Kırkambar sözleşmelerinde belirli bir miktarda eşyanın bir yerden başka bir yere taşındığı ve geminin ferdileştirilmediğine dair bkz. ÜLGNER, 2017, s. 2; ÜLGNER, 2016, s. 2.

¹⁶⁸³ CUMALIOĞLU, 2011, s. 38.

¹⁶⁸⁴ CUMALIOĞLU, 2011, s. 20-21.

¹⁶⁸⁵ CUMALIOĞLU, 2011, s. 39.

¹⁶⁸⁶ TTK m.1131/1: “Zaman charteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.”

¹⁶⁸⁷ Zaman charteri sözleşmesi hakkında bilgi için bkz. SÖZER, 2022, s. 371-389; DENİZ KANER, 2021, s.304-306; YAZICIOĞLU, 2020, s. 325-329; KARA, 2020, s. 227-238; TOPSOY, 2020, s. 289-299; ÜLGNER, 2017, s. 16-28; ÜLGNER, 2016, s. 5 vd.

¹⁶⁸⁸ SÖZER, 2022, s. 371.

¹⁶⁸⁹ ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 778. Tahsis olunanın gemi üzerinde zilyetliğinin bulunmadığı ve geminin sadece ticari yönetimine sahip olduğuna dair bilgi için bkz. ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 782, 788.

¹⁶⁹⁰ ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 779.

¹⁶⁹¹ TTK m.1137/2: “Tahsis olunan, sözleşme bitiminde gemiyi sözleşmede belirlenen yerde ve hâlde iade etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlali hâlinde, tahsis olunan, gecikilen zaman dilimi için, zaman charteri sözleşmesinin bittiği tarihte ödenmesi gereken tahsis ücretinin iki katını ödemekle yükümlüdür; meğerki, bu yüzden daha yüksek bir zararın meydana geldiği ispat edilmiş olsun.”

¹⁶⁹² ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 779.

¹⁶⁹³ ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 780.

m.1132¹⁶⁹⁴ hükmü uyarınca zaman çarteri sözleşmesi taraflarından her biri, sözleşme hükümlerini içeren zaman çarter partisi düzenlenmesini isteyebilecektir. Uygulamada zaman çarteri sözleşmeleri genelde standart tip sözleşmeler kullanılarak akdedilmektedir.¹⁶⁹⁵ Türk hukukunun geçerli ve/veya Türk mahkemelerinin yetkili olduğu zaman çarteri sözleşmeleri de bulunmaktadır.¹⁶⁹⁶ Uygulamada genelde taraflar tip sözleşmeleri kullansa da bu sözleşmelerde hüküm bulunmaması durumunda hangi hükümlerin uygulanacağına dair tartışmaların söz konusu olduğu ve bu nedenle 1966 tarihli Fransız Kanunu ve Kararnamesi dikkate alınarak zaman çarteri sözleşmesinin düzenlenmesine gerek görüldüğü TTK'nın gerekçesinde ifade edilmiştir.¹⁶⁹⁷ TTK m.1131 hükmü 1966 tarihli Fransız Kanunu'nun 5 inci maddesinden alınmıştır.¹⁶⁹⁸ Mevzuat hukukta zaman çarteri sözleşmeleri, “*gemi tahsisi sözleşmeleri*” (“*contrats d'affrètement*”) başlığı altında düzenlenmektedir.¹⁶⁹⁹ Fransız Kanunu'nda navlun sözleşmesi yalnızca kırkambar sözleşmesini kapsamakta ve gemi tahsisi sözleşmesinden başka bir sözleşme türü olarak farklı bir başlık altında düzenlenmektedir.¹⁷⁰⁰ Her ne kadar TTK'da zaman çarteri sözleşmesinin tanımı yapılmış ve özel olarak düzenlenmiş olması itibarıyla bir tür “*isimli sözleşme*” olsa da doktrinde de belirtildiği üzere bu hükümler zaman çarteri sözleşmelerinden doğacak uyuşmazlıkların çözümü için yeterli değildir ve bu nedenle ilgili boşlukların doldurulması ve sözleşmenin hukuki niteliğinin belirlenmesi gereklidir.¹⁷⁰¹ Zaman çarteri sözleşmesi, TTK m.1138/1 hükmünde navlun sözleşmesi türü olarak düzenlenmeyip, bağımsız bir sözleşme türü olarak kabul edilmiştir.¹⁷⁰² TTK m.1131 hükmünün gerekçesinde tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşmenin navlun sözleşmesi sayılamayacağı belirtilmiştir.¹⁷⁰³ Gerekçede ancak geminin ticari idaresini elinde

¹⁶⁹⁴ TTK m.1132: “Zaman çarteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir zaman çarter partisi düzenlenmesini ve verilmesini isteyebilir.”

¹⁶⁹⁵ BUĞRA ŞAR, 2023, s. 774; ÜLGNER, 2017, s. 17; ÜLGNER, 2016, s. 5. New York Produce Exchange (NYPE) isimli matbu sözleşmenin en sık kullanılan zaman çarteri tip sözleşmesi olduğuna dair bkz. BUĞRA ŞAR, 2023, s. 774, dn. 14.

¹⁶⁹⁶ ÜLGNER, 2017, s. 17. Özellikle ülkemizin demir çelik tesislerine getirilen kömür ve demir cevheri gibi maddelerin taşımacılığına ilişkin sözleşmeler zaman çarteri sözleşmeleri ile yapılmakta olduğuna dair bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 17; ÜLGNER, 2016, s. 6.

¹⁶⁹⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 304 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022. Zaman çarteri sözleşmesi konusunda uluslararası hukuka ve uygulamaya tamamen aykırı bir sonuca ulaşıldığına ve bunun başlıca nedeninin Fransız mevzuatından esinlenilmesi olduğuna dair görüş için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 17; ÜLGNER, 2016, s. 6.

¹⁶⁹⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 304 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁶⁹⁹ BUĞRA ŞAR, 2023, s. 772.

¹⁷⁰⁰ BUĞRA ŞAR, 2023, s. 784.

¹⁷⁰¹ BUĞRA ŞAR, 2023, s. 772-773.

¹⁷⁰² ÖZGENÇ, 2014, s. 8.

¹⁷⁰³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 304 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

bulunduran chartererin yük taşıma taahhüdünde bulunabileceğine yer verilmiştir.¹⁷⁰⁴ TTK'da zaman charteri sözleşmesi, navlun sözleşmeleri arasında düzenlenmemiş olsa da ve gerekcede zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olmadığı belirtilmiş olsa da doktrinde bu konu tartışmalıdır.

aaa. Navlun Sözleşmesi Olmadığı Görüşü

Tekil, zaman charteri sözleşmesinde tahsisin söz konusu olduğunu, taşıma taahhüdünün söz konusu olmadığını savunmuştur.¹⁷⁰⁵ Zaman charteri sözleşmesinin adi kira sözleşmesinden de farklı olduğu belirtilmiş ve bunun nedeni ise teknik yönetimin charterere devredilmemesi olarak ifade edilmiştir.¹⁷⁰⁶ *Algantürk Light*, TTK'nın tasarı halindeyken zaman charteri sözleşmesi tanımını dikkate alarak tahsis edenin, charterere karşı eşya taşıma taahhüdünün bulunmadığı kabul edildiği için bu sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmediğini belirtmiştir.¹⁷⁰⁷ *Kara, Topsoy ve Önder* de zaman charteri sözleşmelerinin taşıma taahhüdü içermediğini savunmaktadır.¹⁷⁰⁸ *Çalık*, zaman charteri sözleşmesinde genelde taşıma taahhüdünün bulunmadığını, yalnızca tahsis olunanın kendi eşyasını taşıması durumunda taşıma taahhüdünün söz konusu olduğunu belirtmiştir.¹⁷⁰⁹ *Cumalioğlu*, taşıyanın eşya taşıma borcunun asli edim yükümlülüğü olmadığını ve dolayısıyla zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi niteliğinde olmadığını savunmuştur.¹⁷¹⁰ Ayrıca TTK'nın tasarı hali değerlendirilerek tasarıda navlun sözleşmelerinin yolculuk charteri ve kırkambar sözleşmeleri olarak düzenlendiği ve zaman charteri sözleşmelerine TTK m.1131 vd. maddelerinde ayrı olarak yer verilmesinin zaman charterinin navlun sözleşmesi olmadığını gösterdiğini belirtmiştir.¹⁷¹¹ Bu sözleşmede belirli bir geminin sadece ticari yönetiminin belirli bir süre için charterere ücret karşılığında devredilmesinin söz konusu olduğu ifade edilmiştir.¹⁷¹² *Özgenç*, her ne kadar uygulamada sorunlara neden olabilecek ise de TTK'da yer alan tanım dikkate alındığında zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olmadığına ve sadece gemi tahsisi sözleşmesi

¹⁷⁰⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 304 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷⁰⁵ Fahiman TEKİL, *Deniz Hukuku*, 5. Bası, Alkım Yayınları, İstanbul, 1998, s. 220-221.

¹⁷⁰⁶ TEKİL, 1998, s. 220.

¹⁷⁰⁷ ALGANTÜRK LIGHT, 2006, s. 131-132.

¹⁷⁰⁸ KARA, 2020, s. 230; TOPSOY, 2020, s. 290; ÖNDER, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 2016, s. 101.

¹⁷⁰⁹ ÇALIK, 2012, s. 445.

¹⁷¹⁰ CUMALIOĞLU, 2011, s. 42.

¹⁷¹¹ CUMALIOĞLU, 2011, s. 42, dn. 126.

¹⁷¹² CUMALIOĞLU, 2011, s. 41.

olduğuna yer vermiştir.¹⁷¹³ *Alhan*, zaman çarteri sşzleşmesinde geminin tahsisinin sşzleşmenin esaslı unsuru olduğunu ve asli edim yřkřmlřlřđřnřn taşıma işi olmadığını belirtmiştir.¹⁷¹⁴ *Deniz Kaner*, zaman şarterinde taşınacak eşyanın borcun konusuna dahil olmadığı işin zaman çarteri sşzleşmesinin navlun sşzleşmesi olarak nitelendirilemeyeceğini savunmuştur.¹⁷¹⁵ *Deniz Kaner*, geminin kullanma hakkının çarterere devredildiğini belirterek bu sşzleşmenin gemi kirası olduğunu ifade etmiştir.¹⁷¹⁶ Bir başka gşrşş uyarınca ise tahsis edenin, tahsis olunana ticari talimatlara uyma borcu kapsamında taşıma taahhşdşnde bulunduğu savunulabilir ancak bu taahhşdşn niteliği navlun sşzleşmesindeki taşıma taahhşdşnden farklı olup, navlun sşzleşmesindeki yşkşn taşınması ve teslimi taahhşdş, eser sşzleşmesindeki sonuç taahhşdş ile benzetilmektedir.¹⁷¹⁷ Zaman çarteri sşzleşmesinin eşya taşıma amacıyla kurulması halinde herhangi bir sonuç taahhşdş bulunmadığı işin eşya teslim edilmese bile tahsis edenin tahsis şcretine hak kazanacağı belirtilmiştir.¹⁷¹⁸ Dolayısıyla yalnızca taşıma taahhşdşne dayanılarak zaman çarteri sşzleşmesinin bir navlun sşzleşmesi olduğunun savunulamayacağına yer verilmiştir.¹⁷¹⁹ Ayrıca bu sşzleşmenin navlun sşzleşmesinden ayrı dşzenlenmesi nedeniyle kanun koyucunun bu sşzleşmenin hukuki niteliğinin navlun sşzleşmesi olmadığı yşnşnde bir irade sergilediği belirtilmiştir.¹⁷²⁰ *Buğra şar*, ister eşya taşıma ister başka faaliyetlerin gerşekleştirilmesi amacıyla sşzleşmenin kurulması durumunda ticari yşnetim uyarınca verilen kararlara uyulması ve amacın gerşekleştirilmesi işin tahsis eden ve ifa yardımcıları ile faaliyette bulunulmasının “*bir tşr iş gşrme*” şeklinde değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır.¹⁷²¹ Ayrıca zaman çarteri sşzleşmesinde vekâlet sşzleşmesindeki gibi yoğun bir gşven ilişkisinin bulunmadığını, dolayısıyla bu sşzleşmenin “*bir tşr atipik iş gşrme sşzleşmesi*” olarak kabul edilebileceğini belirtmiştir.¹⁷²² Dolayısıyla her ne kadar zaman çarterinin navlun sşzleşmesi olmadığı savunulsa da bu gşrşşş savunana yazarlar arasında bu sşzleşmenin niteliğine dair doktrinde birlik sşz konusu değildir. Sşzleşmenin gemi kira sşzleşmesi niteliğinde olduğu veya atipik bir işgşrme sşzleşmesi niteliğinde olduğu şeklinde farklı gşrşşler ileri sşrşlmşştir.

¹⁷¹³ ÖZGENÇ, 2014, s. 46. Ancak Özgenç, TTK m.1131 hşkmş tanımlı dikkate alındığında bu sşzleşmenin asli unsurunun gemi tahsisi olduğuna ancak bu tahsis ediminin soyut bir edim olduğuna ve bu edimin taşıma taahhşdş ile somutlaştığında tipik bir navlun sşzleşmesinin ortaya çıktığını savunmuştur. Bkz. ÖZGENÇ, 2018, s. 250.

¹⁷¹⁴ ALHAN, 2023, s. 125.

¹⁷¹⁵ DENİZ KANER, 2021, s. 305.

¹⁷¹⁶ DENİZ KANER, 2021, s. 305-306.

¹⁷¹⁷ BUĞRA şAR, 2023, s. 800.

¹⁷¹⁸ BUĞRA şAR, 2023, s. 800.

¹⁷¹⁹ BUĞRA şAR, 2023, s. 800.

¹⁷²⁰ BUĞRA şAR, 2023, s. 772.

¹⁷²¹ BUĞRA şAR, 2023, s. 801.

¹⁷²² BUĞRA şAR, 2023, s. 821, 826.

bbb. Navlun Sözleşmesi Olduğu Görüşü

Doktrinde diğer görüş uyarınca ise zaman charteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesidir. Buna göre TTK'da zaman charteri sözleşmesinin yanlış şekilde vasıflandırıldığı, milletlerarası deniz ticareti hukukunda zaman charteri sözleşmesinin, navlun sözleşmesinin bir türü olarak kabul edildiği belirtilmiştir.¹⁷²³ Ülgener, zaman charteri sözleşmesinde daimi olarak eşya taşıma taahhüdü bulunduğunu savunmuştur.¹⁷²⁴ Ülgener, sözleşmeler bakımından navlun sözleşmesi ve gemi kirası sözleşmesi olarak iki grup oluşturmuş, navlun sözleşmesi türlerini kırkambar sözleşmesi ve charter sözleşmesi olarak belirtmiş ve charter sözleşmesi türleri olarak ise zaman charteri sözleşmesi ve sefer charteri sözleşmesini belirtmiştir.¹⁷²⁵ Bu görüş uyarınca hem yolculuk charteri hem de zaman charteri sözleşmelerinde gemi yük taşıması amacı ile navlun karşılığında tahsis edilmektedir.¹⁷²⁶ Yazıcıoğlu, TTK m.1133 gerekçesinde yer alan zaman charteri sözleşmesinde eşya taşıma taahhüdünün bulunmadığı ve sözleşmenin navlun sözleşmesi sayılamayacağına ilişkin ifadeyi eleştirmiş ve sözleşme ile kurulan hukuki ilişki ve fiili duruma uygun olmaması nedeniyle hatalı olduğunu belirtmiştir.¹⁷²⁷

Çalışmada incelendiği üzere zaman charteri sözleşmesinin gemi kira sözleşmesi olduğuna dair doktrinde bir görüş bulunmaktadır. Ancak gerekçede ayrıca zaman charteri sözleşmesinin gemi kira sözleşmesinden farkına da değinilmiştir. Buna göre zaman charteri sözleşmesinde, gemi kira sözleşmesinden farklı olarak charterere belli bir süre için geminin zilyetliği değil, ticari idaresi bırakılmaktadır ve geminin teknik idaresi tahsis eden tarafından üstlenilmektedir.¹⁷²⁸ Teknik idare bırakılmadığı için zaman charteri sözleşmesi, gemi kira sözleşmesi niteliğinde değildir.¹⁷²⁹ Çıplak gemi kirası ve zaman charteri sözleşmelerinin İngilizce terimlerle ifadelerinde “*charter*” kelimesinin kullanılması nedeniyle bu sözleşmelerin hukuki

¹⁷²³ ÜLGNER, 2017, s. 17; ÜLGNER, 2016, s. 6; M. Fehmi ÜLGNER, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Charteri Sözleşmesi”, *İÜHF*, C. LXV, (2007), S. 2, s. 365. TTK Tasarı halindeyken de zaman charteri sözleşmesine ilişkin düzenlemeler ile uluslararası hukuka ve uygulamaya tamamen aykırı bir sonuca ulaşıldığına dair görüş için bkz. ÜLGNER, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, 2007, s. 365.

¹⁷²⁴ ÜLGNER, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, 2007, s. 354.

¹⁷²⁵ ÜLGNER, 2017, s. 2; ÜLGNER, 2016, s. 1. Charter sözleşmelerinde ana ayrımın sefer charteri ve zaman charteri olarak yapıldığı, sefer charteri alt türü olarak mürekkep yolculuklara dair sözleşme ile miktar sözleşmesi ve zaman charteri alt türü olarak süreye tabi yolculuk (trip charter) sözleşmesinin belirtildiği sınıflandırma hakkında bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 3; ÜLGNER, 2016, s. 2.

¹⁷²⁶ ÜLGNER, 2017, s. 1. Örneğin, Hamburg Kuralları'nda charter sözleşmelerinin gemi kirası olarak nitelendirildikleri için uygulama alanı dışında bırakıldığına dair yoruma katılmanın mümkün olmadığına, charter sözleşmelerinin taşıma şartlarının eşit koşullarda belirlenebilmesi ve taşıyanların, taşıyanlar karşısında hukukten korunmaya muhtaç durumda bulunmaması nedeniyle bu sözleşmelerin Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı dışında olduğuna dair bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'na Göre, 2000, s. 25-26.

¹⁷²⁷ YAZICIOĞLU, 2020, s. 325.

¹⁷²⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 304 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷²⁹ Hakan ŞEKER, *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu*, Seçkin, Ankara, 2020, s. 38.

niteliklerinin uygulamada tereddütlere neden olduğu belirtilmiştir.¹⁷³⁰ İngiliz hukukunda “*charter*” ifadesinin gemi kirası, geminin ticari yönetiminin belli bir süre için tahsis olunana bırakılması ve yolculuk çarteri sözleşmelerinin nitelendirilmesinde kullanıldığına yer verilmiştir.¹⁷³¹ Bu nedenle isminde “*çarter*” ifadesi bulunan sözleşmelerin niteliklerinin belirlenmesinin ancak sözleşmelerin şartlarının incelenmesi sonucunda söz konusu olacağı belirtilmiştir.¹⁷³² Zaman çarteri sözleşmesi ve çıplak gemi kira sözleşmesine uygulamada sıkça rastlanmaktadır.¹⁷³³ Gerekçede bu iki sözleşme ile ilgili hükümlerin hazırlanmasında 18.06.1966 tarihli Gemi Kirası ve Denizde Taşıma Sözleşmesi hakkındaki Fransız Kanunu ile 31.12.1966 tarihli Kanun Hükmündeki Kararname’nin örnek alındığı ve ayrıca 01.04.1991 tarihli Hollanda Deniz Ticareti Kanunu’ndan¹⁷³⁴ yararlandığı belirtilmiştir.¹⁷³⁵ Ancak *Buğra Şar*, zaman çarteri sözleşmeleri hükümlerine ilişkin gerekçede Fransız hukuku dışında bir düzenlemeye rastlanılmadığına dikkat çekmiştir.¹⁷³⁶ Doktrinde zaman çarteri sözleşmesi ve gemi kira sözleşmesinin pek çok ortak yönü bulunduğu belirtilmiştir.¹⁷³⁷ Zaman çarteri sözleşmelerinde “*let*”, “*hire*”, “*delivery*”, “*redelivery*” gibi ifadelerin kullanılması ve her iki sözleşmede de zaman kriterinin ön planda olması nedenleri ile bu sözleşmelerin birbirinden ayırt edilmesi kolay değildir.¹⁷³⁸ Ancak zaman çarteri sözleşmelerinde “*let*” ve “*hire*” ifadelerine yer verilmesi bu sözleşmelerin hukuki niteliklerini değiştirmemektedir çünkü kullanılan kelimelere değil, amaca dikkat edilmelidir.¹⁷³⁹ Buna göre amaç eşya taşımak ise, zilyetliğin devri söz konusu değil ise ve fiilen taşımayı yapan kişi değiştirilmek istenmiyor ise bu durumda kullanılan ifadelere dikkat edilmeksizin, tarafların arasında bir navlun

¹⁷³⁰ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 305 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷³¹ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 305 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷³² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 305 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷³³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 305 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷³⁴ “1.04.1991 tarihli Hollanda Deniz Ticareti Kanunu” olarak ifade edilen düzenlemenin 01.04.1991 tarihli Hollanda Medeni Kanunu’nun taşıma hukukunu düzenleyen 8. kitabı olduğu yönünde tahmine dair bkz. BUĞRA ŞAR, 2023, s. 779-780, dn. 37.

¹⁷³⁵ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 306 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷³⁶ BUĞRA ŞAR, 2023, s. 783, dn. 44.

¹⁷³⁷ ÜLGNER, 2017, s. 20; ÜLGNER, 2016, s. 9. Zaman çarteri sözleşmeleri ile gemi kira sözleşmelerinin benzer yönleri hakkında bilgi için bkz. ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 783-784.

¹⁷³⁸ ÜLGNER, 2017, s. 20; ÜLGNER, 2016, s. 9. Diğer ortak yön ve benzerlikler hakkında bilgi için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 20, dn. 13; ÜLGNER, 2016, s. 9, dn. 7. Zaman çarteri sözleşmelerinin 19. yüzyılın ilk yarısında “*çıplak gemi kirası sözleşmesi*” olarak bilindiği ve günümüzde matbu sözleşmelerde kullanılan “*hire*”, “*delivery*” kelimelerinin o dönemin etkilerini taşıdığına dair bilgi için bkz. BUĞRA ŞAR, 2023, s. 790-791.

¹⁷³⁹ ÜLGNER, 2017, s. 25; ÜLGNER, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, 2007, s. 359.

sözleşmesinin olduğu kabul edilecektir.¹⁷⁴⁰ Dolayısıyla zaman charteri sözleşmesinin kira sözleşmesine benzer pek çok yönü bulunmasına rağmen navlun sözleşmesi olduğu ifade edilmiştir.¹⁷⁴¹ Bu iki sözleşmenin benzer yönleri bulunmasına rağmen birbirlerinden tamamen farklı olduğuna doktrinde yer verilmiştir.¹⁷⁴²

ccc. Geminin Kullanım Amacına Göre Yorum

Zaman charteri sözleşmelerinde, navlun sözleşmelerinin unsuru olan taşıma taahhüdü söz konusu olduğu ve bu nedenle zaman charteri sözleşmesinin, navlun sözleşmelerinin düzenlendiği TTK'nın beşinci kitabının dördüncü kısmının üçüncü bölümünde düzenlenmesi gerektiği savunulmaktadır.¹⁷⁴³ Ayrıca TTK'da zaman charteri sözleşmelerine ilişkin hükümlerde “*tahsis eden*” ve “*tahsis olunan*” kavramlarına yer verilmesi eleştirilmiştir¹⁷⁴⁴ ve navlun sözleşmelerine ilişkin hükümlerde yer verilen “*taşıyan*” ve “*taşıtan*” kavramlarına yer verilmesi yönünde görüş bulunmaktadır.¹⁷⁴⁵ Zaman charteri sözleşmesinin sadece tahsis unsuru ile özdeşleştirildiği, taşıyanın gemiyi tahsis borcu ile birlikte üstlendiği taşıma borcuna ise yer verilmediği belirtilerek TTK'nın zaman charteri sözleşmelerini düzenleyen hükümleri eleştirilmiştir.¹⁷⁴⁶ Geminin, kablo döşemek, deniz altında sondaj yapmak, bilimsel araştırmada bulunmak, römorkaj veya kurtarma hizmeti sağlamak gibi amaçlar ile kullanılması dışında

¹⁷⁴⁰ ÜLGNER, 2017, s. 25; ÜLGNER, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, 2007, s. 359.

¹⁷⁴¹ ÜLGNER, 2017, s. 22; ÜLGNER, 2016, s. 10; ÜLGNER, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, 2007, s. 356.

¹⁷⁴² ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 781. Gemi kira sözleşmesinde geminin teknik ve ticari yönetimi kiracıya bırakılırken, zaman charteri sözleşmesinde geminin sadece ticari yönetimi tahsis olunana bırakılması; gemi kira sözleşmesinde kiraya veren taşıyan veya fiili taşıyan sıfatını alması söz konusu değilken, zaman charteri sözleşmesinde tahsis eden, taşıyan veya fiili taşıyan sıfatını alabilecek olması; gemi kira sözleşmelerinde mevcut veya inşa edilecek mürettebatsız gemiler veya gemi ile onun mürettebatı konu edilebilirken, zaman charteri sözleşmesinde mevcut veya inşa edilecek mürettebatsız gemilerin konu edilememesi gibi farklar bulunmaktadır. Ayrıca tarafların gemi kira sözleşmesinin Türk Gemi Siciline veya TTK m.941/3 hükmü uyarınca tutulan özel sicile şerhini isteyebilirlerken, zaman charteri sözleşmesinin şerhi söz konusu değildir. Gemi kira sözleşmesinde kiraya veren tarafından geminin denize elverişli olarak teslim edilmesi gerekirken, zaman charteri sözleşmesinde tahsis eden sözleşme süresince denize elverişli ve yola elverişli halde bulundurmak zorundadır. Zaman charteri sözleşmesinde tahsis olunanın gemiyi denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırma yükümlülüğü bulunmazken, gemi kira sözleşmesinde kiracının bu yükümlülüğü bulunmaktadır. Gemi adamlarının hizmetlerinin kiracıya tahsis edildiği gemi kira sözleşmelerinde bu kişilerin çalıştırılmasından doğan borç ve yükümlülükler kiracıya aittir ancak zaman charteri sözleşmelerinde bu borç ve yükümlülükler tahsis edene aittir. Bkz. ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 781-783.

¹⁷⁴³ SÖZER, 2022, s. 372.

¹⁷⁴⁴ Zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi veya gemi kira sözleşmesi olarak nitelendirilmeyip, üçüncü bir kategori sözleşmenin çıkarılması sonucunda “*tahsis eden*” ve “*tahsis olunan*” şeklinde hukuken açıklanması ve anlaşılmasında zorluk bulunan bir vasıflandırmanın ortaya çıktığına dair eleştiri için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 18; ÜLGNER, 2016, s. 6-7.

¹⁷⁴⁵ SÖZER, 2022, s. 372. Ülgner, TTK Tasarı halindeyken de “*tahsis eden*” ve “*tahsis olunan*” kavramlarını eleştirmiş ve “*taşıyan*” ile “*taşıtan*” kavramlarının kullanılması gerektiğini belirtmiştir. Bkz. ÜLGNER, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, 2007, s. 363.

¹⁷⁴⁶ SÖZER, 2022, s. 372.

zaman çarteri sözleşmesinin tipik bir navlun sözleşmesi olduğu savunulmuştur.¹⁷⁴⁷ Eğer zaman çarteri sözleşmesinin amacı bu gibi işlerden oluşuyor ise zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olmadığı belirtilmiştir.¹⁷⁴⁸ Navlun sözleşmesi niteliğinde olmayan zaman çarteri sözleşmelerinin tarafların ortak iradelerine bakılarak kira veya eser sözleşmesi olarak nitelendirilebileceğine yer verilmiştir.¹⁷⁴⁹ Dolayısıyla bu görüş uyarınca zaman çarteri sözleşmesi navlun sözleşmesidir ancak geminin kullanım amacına göre navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyebilir. Ayrıca Akıncı, zaman çarteri sözleşmesinin bazen gemi kirası, bazen navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunu, eğer bir kimsenin gemiye istediği eşyayı yükletebildiği ve onu istediği limana taşıtabildiği durumda gemi kirası olduğunu ve ayrıca bir başka dikkat edilecek noktanın taşımanın taahhüdünün mü yoksa gemiden faydalanmanın temin edilmesinin mi söz konusu olduğuna bakılması gerektiğini ancak uygulamada zaman çarteri sözleşmesinin nadiren navlun sözleşmesi niteliğinde ortaya çıktığını ifade etmiştir.¹⁷⁵⁰

cc. Gemi Kira Sözleşmeleri

TTK m.1119/1¹⁷⁵¹ hükmünde gemi kira sözleşmesinin¹⁷⁵² tanımı yapılmıştır.¹⁷⁵³ Bu sözleşme taşıma taahhüdü içermemektedir ve bu nedenle navlun sözleşmesi niteliğinde değildir.¹⁷⁵⁴ Bu sözleşmede kiraya veren, ücret karşılığında geminin zilyetliğini, teknik ve ticari yönetimini belirli bir süre için kiracıya devretmektedir.¹⁷⁵⁵ Buna göre geminin zilyetliği ve buna bağlı olarak teknik ve ticari kontrolü kiracıya geçmektedir.¹⁷⁵⁶ TTK m.1119/2¹⁷⁵⁷ hükmünde kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesinin, sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceği belirtilmiştir. TTK'nın gerekçesinde bu maddenin birinci fıkrasında çıplak gemi kirasının, ikinci fıkrasında ise geminin adamları ile birlikte

¹⁷⁴⁷ SÖZER, 2022, s. 376. Zaman çarteri sözleşmesini yapma amacının gemiden eşya taşıma dışında yararlanma olması hali dışında zaman çarteri sözleşmesinin eşya taşıma taahhüdü içerdiği ve navlun sözleşmesi olarak kabul edilmesi gerektiği yönünde görüş için bkz. BALKIR, 2018, s. 42.

¹⁷⁴⁸ BİCAN, 2020, s. 84.

¹⁷⁴⁹ BİCAN, 2020, s. 84.

¹⁷⁵⁰ Sami AKINCI, *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri-Navlun Mukaveleleri*, Türkiye Ticaret Postası Matbaası, İstanbul, 1961, s. 14.

¹⁷⁵¹ TTK m.1119/1: “Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir.”

¹⁷⁵² TTK’da kullanılan “gemi kira sözleşmesi” kavramının hatalı olduğu “gemi kiralama sözleşmesi” kavramının kullanılması gerektiği yönünde bkz. SÖZER, 2022, s. 399, dn. 147.

¹⁷⁵³ Gemi kira sözleşmesi hakkında bilgi için bkz. SÖZER, 2022, s. 399-407; YAZICIOĞLU, 2020, s. 315-323; KARA, 2020, s. 206-227; TOPSOY, 2020, s. 277-288; ÜLGNER, 2017, s. 4-13; ÖNDER, Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması, 2016, s. 764-771; ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, 2016, s. 17 vd.

¹⁷⁵⁴ SÖZER, 2022, s. 399.

¹⁷⁵⁵ CUMALIOĞLU, 2011, s. 43.

¹⁷⁵⁶ ÜLGNER, 2017, s. 4; ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, 2016, s. 30.

¹⁷⁵⁷ TTK m.1119/2: “Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez.”

kiralanmasının tarif edildiği belirtilmiştir.¹⁷⁵⁸ Böylece gemi adamlarının temini yolu ile gemi kirası sözleşmesi ile çıplak gemi kirası sözleşmesi tek başlık altında birleştirilmiştir.¹⁷⁵⁹ Gerekçede TTK m.1119 hükmünün 1966 tarihli Fransız Kanununun 10 uncu maddesinden 1991 tarihli Hollanda Deniz Ticareti Kanununun 510 uncu maddesinin birinci fıkrası göz önünde bulundurulmak suretiyle alındığına yer verilmiştir.¹⁷⁶⁰ Gemi kirası sözleşmelerinden olan çıplak gemi kirası İngiliz hukukunda “*bareboat charter*”; gemi adamlarının temini yolu ile gemi kirası ise “*demise charter*” olarak adlandırılmaktadır.¹⁷⁶¹ Diğer bir ifadeyle, çıplak gemi kirasında geminin zilyetliği personel olmadan, “*charter by demise*” söz konusu ise gemi personeli ile birlikte¹⁷⁶² devredilmektedir.¹⁷⁶³ Taraflar, “*bareboat charter*” formuna ekleyecekleri “*management agreement*” klozu ile sözleşmeyi “*charter by demise*” haline dönüştürebilirler.¹⁷⁶⁴

b. MÖHUK m.29 Kapsamında Değerlendirme

Öncelikle MÖHUK m.29 hükmünün esas alındığı Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmüne ilişkin değerlendirmelere yer vermek, MÖHUK m.29 hükmünün değerlendirilmesi için faydalı olacaktır. Buna göre Giuliano-Lagarde Raporu’nda Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde yer alan tek seferlik charter sözleşmelerinin ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerin bu hüküm kapsamında olduğuna dair ifadenin, charter partilerin içerikleri dikkate alınarak eşya taşıma sözleşmeleri sayılabileceklerini netleştirmek amacıyla yer verildiği belirtilmiştir.¹⁷⁶⁵ Bu ifade nedeniyle eşyanın taşınması yerine geminin kirası söz konusu olduğu için “*demise charter*” şeklinde isimlendirilen sözleşmeler m.4/4 hükmünün kapsamında değildir.¹⁷⁶⁶ Zaman charterlerinin, “*multi*” (birden fazla) veya “*consecutive*”¹⁷⁶⁷ (art arda) yolculuk charterlerinin doğalarının ise daha tartışmalı olduğu belirtilmiştir.¹⁷⁶⁸ Doktrinde zaman charterlerinin m.4/4 hükmünün kapsamında olmadığı savunulsa da, eşya taşıma taahhüdünün söz konusu olduğu

¹⁷⁵⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 302 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷⁵⁹ CUMALIOĞLU, 2011, s. 44.

¹⁷⁶⁰ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 302 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

¹⁷⁶¹ BALKIR, 2018, s. 43; CUMALIOĞLU, 2011, s. 36.

¹⁷⁶² Gemi personeli ile birlikte bu kişilerin hizmet sözleşmelerinin de devredilerek, ücret karşılığında bir süre başkasının kullanımına terkedildiğine dair bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları’na Göre, 2000, s. 25.

¹⁷⁶³ ÜLGNER, 2017, s. 7.

¹⁷⁶⁴ ÜLGNER, 2017, s. 5.

¹⁷⁶⁵ GIULIANO/LAGARDE Report, s. 22.

¹⁷⁶⁶ DICEY/MORRIS, 2000, s. 1403, para. 33-258.

¹⁷⁶⁷ Mürekkep yolculuk charterlerinin, belli süre ile kısıtlanmış “*consecutive voyage charter*” niteliğinde olduğuna ve sözleşmede toplam olarak kaç sefer yapılacağına dair bilgi için bkz. SÖZER, 2022, s. 393.

¹⁷⁶⁸ DICEY/MORRIS, 2000, s. 1403, para. 33-258.

belirtilerek zaman charterlerinin bu hükmün kapsamında olduğuna dair görüş de bulunmaktadır.¹⁷⁶⁹ “*Multi*” (birden fazla) veya “*consecutive*” (art arda) yolculuk charterlerinin de, sözleşmenin amacının belirlenmiş olan eşyanın belirli yolculuk veya yolculuklarda taşınması olması durumunda tek seferlik charter sözleşmelerinin hükmün kapsamında olduğunu savunup, bu türdeki yolculuk charterlerinin hükmün kapsamının dışında kaldığını savunmak için hiçbir nedenin olmayacağı ifade edilmiştir.¹⁷⁷⁰ Bu noktada Giuliano-Lagarde Raporu’nda da charter partilerin içeriklerine bakılarak taşıma sözleşmesi sayılabileceğinin belirtildiğine dikkat çekilmiştir.¹⁷⁷¹ Zaman charterleri, “*multi*” (birden fazla) veya “*consecutive*” (art arda) yolculuk charterlerini bu hükmün kapsamında olduğunu savunmanın pratik nedenlerinin de olduğunu, uygulamadaki gelişmeler ile zaman ve yolculuk charteri arasında farklılıkların belirsizleşmeye meyilli olduğu, yalnızca tek seferlik charter sözleşmelerinin hükmün kapsamında olduğunu savunma durumunda hükmün bu gelişmeleri yansıtamayacağı ve dolayısıyla kapsamının aşırı teknik ve gerçekçi olmayan şekilde yorumlanması nedeniyle pratik yararının azalacağı savunulmuştur.¹⁷⁷² Roma I Tüzüğü önsözü m.22’de tek seferlik charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan sözleşmelerin eşya taşıma sözleşmesi olarak değerlendirileceği belirtildiği için bu durumda da pratik sebeplerle “*consecutive*” (art arda) yolculuk charterlerinin m.5/1 hükmünün kapsamında olacağı savunulmuştur.¹⁷⁷³ Ancak “*demise charter*” olarak ifade edilen charter sözleşmelerinin esaslı unsurunun eşya taşıma değil, geminin kiralanması olması nedeniyle m.5 hükmünün kapsamının dışında olduğuna yer verilmiştir.¹⁷⁷⁴ Zaman charterlerinin bu hükmün kapsamında olup olmadığının ise tartışmalı olduğuna değinilmiş ve her durumda sözleşmenin nasıl isimlendirildiğine bakmak yerine sözleşmenin, m.5/1 hükmünde eşya taşıma sözleşmeleri bakımından öngörülen genel tanım kapsamına olup olmadığına dikkat etmenin önemli olduğu ifade edilmiştir.¹⁷⁷⁵

*Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v Balkenende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*¹⁷⁷⁶ davasında Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünün kapsamında hangi charter

¹⁷⁶⁹ DICEY/MORRIS, 2000, s. 1403, para. 33-258.

¹⁷⁷⁰ DICEY/MORRIS, 2000, s. 1403, para. 33-258.

¹⁷⁷¹ DICEY/MORRIS, 2000, s. 1403, para. 33-258.

¹⁷⁷² DICEY/MORRIS, 2000, s. 1403, para. 33-258.

¹⁷⁷³ PLENDER/WILDERSPIN, 2009, s. 208-209, para. 8-014.

¹⁷⁷⁴ PLENDER/WILDERSPIN, 2009, s. 209, para. 8-014.

¹⁷⁷⁵ PLENDER/WILDERSPIN, 2009, s. 209, para. 8-014.

¹⁷⁷⁶ Judgment of the Court (Grand Chamber) of 6 October 2009, *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v Balkenende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*, Reference for a preliminary ruling: Hoge Raad der Nederlanden-Netherlands, Rome Convention on the law applicable to contractual obligations-Applicable law in the absence of choice-Charter party-Connecting criteria-Separability, Case C-133/08 ECR 2009 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62008CJ0133> Erişim Tarihi: 21.02.2024. Bu karar hakkında ayrıca bilgi için bkz. EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 119-120; ÖZGENÇ, 2018, s. 257-258; ÖZGENÇ, 2014, s. 120-121.

sözleşmelerinin olduğu tartışma konusu olmuştur. Hollanda Mahkemesi, önsorun yoluyla Avrupa Birliği Adalet Divanı'na (ABAD), Roma Konvansiyonu m. 4/4 kapsamında yolculuk charter sözleşmelerinin dışında diğer charter sözleşmelerinin bu madde kapsamında olup olmadığını sormuştur.¹⁷⁷⁷ ABAD, temel amacı eşya taşıma olan sözleşmelerin, dolayısıyla yalnızca yolculuk charter sözleşmelerinin değil diğerlerinin de Roma Konvansiyonu m. 4/4 hükmü kapsamında olduğunu belirtmiştir.¹⁷⁷⁸ Ayrıca Fransız Temyiz Mahkemesi'nin *Soc. Cameroun shipping line c. Soc. Bomaco*¹⁷⁷⁹ kararı da Roma Konvansiyonu'nun zaman charteri sözleşmelerine uygulanacağını belirtmesi açısından önemlidir.¹⁷⁸⁰

Türk doktrinde bu konuda çeşitli tartışmalar söz konusudur. Öncelikle MÖHUK m.29/2 hükmünde yer alan tek seferlik charter sözleşmelerinin ne olduğu tartışmasına değinmek gereklidir. Buna göre MÖHUK m.29/2 hükmünde belirtilen tek seferlik charter sözleşmelerinin basit yolculuk charteri sözleşmesi olduğu görüşü bulunmaktadır.¹⁷⁸¹ Ancak doktrinde farklı limanlar ve özellikle aynı limanlar arasında gerçekleştirilen mürekkep yolculuk charteri sözleşmelerinin neden MÖHUK m.24 hükmü kapsamında olduğunun anlaşılamadığına ilişkin bir eleştiri yapılmıştır.¹⁷⁸² MÖHUK m.29/2 hükmünde ayrıca esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerin de bu hüküm kapsamında olduğu öngörülmüştür. *Partalci*, MÖHUK m.29 hükmünde yer alan bu ifadenin doktrinde charter sözleşmeleri kapsamında değerlendirildiğine ve charter sözleşmelerinin içerikleri dikkate alınarak bir değerlendirme yapılacağına, bu sözleşmelerde kira veya hizmet unsurunun ön plana çıkması durumunda MÖHUK m.29 hükmünün uygulanmayacağına yer vermiştir.¹⁷⁸³ *Özel/Erkan/Pürselim/Karaca* ve *Tekinalp*, charter sözleşmelerinde hizmet veya kira unsurunun, sözleşmenin esas konusunu oluşturması durumunda MÖHUK m.29 hükmünün uygulanamayacağını belirtmişlerdir.¹⁷⁸⁴ *Eksi*, Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünü inceleyerek, charter partilerin içerikleri dikkate alınarak taşıma

¹⁷⁷⁷ Reference for a preliminary ruling from the Hoge Raad der Nederlanden, lodged on 2 April 2008-Intercontainer Interfrigo (ICF) SC v Balkenende Oosthuizen BV and MIC Operations BV (Case C-133/08): OJ 21.6.2008 C 158, s. 10-11 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62008CN0133> Erişim Tarihi: 21.02.2024. Bu konuda ayrıca bilgi için bkz. EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 119; ÖZGENÇ, 2018, s. 258; ÖZGENÇ, 2014, s. 121.

¹⁷⁷⁸ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 120; ÖZGENÇ, 2018, s. 258; ÖZGENÇ, 2014, s. 121.

¹⁷⁷⁹ *Soc. Cameroun shipping line c. Soc. Bomaco* Fransız Temyiz Mahkemesi Ticaret Dairesi, 20 Mayıs 1997, (Cour de cassation-chambre commerciale, 1997, May 20) No : 95-1619295-20943. Kararın Türkçe tercümesi için bkz. EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 120-122, dn. 117; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 147-149, dn. 80.

¹⁷⁸⁰ *Soc. Cameroun shipping line c. Soc. Bomaco* davasında hukuk seçimi olmasaydı Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünün zaman charteri sözleşmesine uygulanacağını kabul edildiğine dair bilgi için bkz. EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 123 ; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 150.

¹⁷⁸¹ Bu yönde görüş için bkz. CUMALIOĞLU, 2011, s. 54.

¹⁷⁸² CUMALIOĞLU, 2011, s. 54.

¹⁷⁸³ PARTALCI, 2017, s. 772.

¹⁷⁸⁴ ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 478; TEKİNALP, 2020, s. 341.

sözleşmesi olarak kabul edilebileceklerine yer vermiştir.¹⁷⁸⁵ Özgenç, sözleşmenin adının ne olduğuna bakılmaksızın, sözleşmenin amacına bakılması gerektiğini ve esas konusunun eşya taşıma sözleşmesi halinde MÖHUK m.29 hükmünün uygulanacağını belirtmiştir.¹⁷⁸⁶ Cumalıoğlu, kırkambar sözleşmesinin esas konusu taşıma olduğu için MÖHUK m.29 kapsamında olduğunu savunmuştur.¹⁷⁸⁷ Önder, gemi kira sözleşmelerine uygulanacak hukukun MÖHUK m.24 hükmü uyarınca tespit edileceğini belirtmiştir.¹⁷⁸⁸ Dolayısıyla doktrinde sözleşmenin amacına bakılmakta ve sözleşmenin esas amacı eşya taşıma ise bu sözleşmenin MÖHUK m.29 hükmü kapsamında olacağı savunulmaktadır. Gemi kira sözleşmelerinin esas konusu eşya taşıma olmadığı için bu sözleşmelere uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 uyarınca tespit edilmeyecektir. Yolculuk charteri sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmelerinde de eşya taşıma taahhüdü söz konusu olduğu için bu sözleşmeler de MÖHUK m.29 hükmü kapsamındadır. Karayolu, hava yolu, demiryolu taşımalarında ve multimodal taşımalarda da sözleşmenin esas konusunun eşya taşıma olup olmadığına bakılacak ve eşya taşıma olması durumunda sözleşme MÖHUK m.29 hükmü kapsamında olacaktır.

Zaman charteri sözleşmelerinin MÖHUK m.29 hükmü kapsamında olup olmadığı ise doktrinde tartışmalıdır. Doktrinde bir görüş uyarınca bu sözleşmeler MÖHUK m.29 kapsamında değildir. Buna göre Buğra Şar, zaman charteri sözleşmesinin MÖHUK uyarınca bir eşya taşıma sözleşmesi olarak kabul edilemeyeceği ve dolayısıyla bu sözleşmelerin MÖHUK m.24 hükmündeki genel kurala tâbi olacağını savunmuştur.¹⁷⁸⁹ Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, charter sözleşmelerinden bare-boat charter sözleşmesine ve zaman charteri sözleşmesine, bu sözleşmelerin konusunun esas itibarıyla taşıma aracının kiralanması olduğu için MÖHUK m.29 hükmünün uygulanamayacağını ifade etmiştir.¹⁷⁹⁰ Özel/Erkan/Pürselim/Karaca da bare-boat charter sözleşmesi ve zaman charteri sözleşmelerinin konusunun esasında taşıma aracının kiralanmasının oluşturduğuna yer vermiştir.¹⁷⁹¹ Özgenç ise zaman charteri sözleşmelerinin vasıflandırılmasında Türk hakiminin *lex fori* ilkesini uygulamasının milletlerarası özel hukuk hakkaniyeti ile bağdaşmayacağını, TTK m.1131 vd. hükümlerinde zaman charteri sözleşmesinin asli unsurunun gemi tahsisi olarak öngörüldüğünü, Türk doktrinde ise hakim görüşün bu sözleşmenin konusunun eşya taşıma taahhüdü olduğu yönünde olduğunu, dolayısıyla zaman

¹⁷⁸⁵ EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 117; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 145.

¹⁷⁸⁶ ÖZGENÇ, 2014, s. 119. Gemi kira sözleşmelerinin charter sözleşmesi olarak isimlendirilseler bile navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyecekleri için MÖHUK m.29 hükmü kapsamında olmadığına dair bkz. ÖZGENÇ, 2018, s. 256.

¹⁷⁸⁷ CUMALIOĞLU, 2011, s. 54.

¹⁷⁸⁸ ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, 2016, s. 83.

¹⁷⁸⁹ BUĞRA ŞAR, 2023, s. 804.

¹⁷⁹⁰ ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 366, dn. 509.

¹⁷⁹¹ ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 477-478.

çarteri sözleşmesinin milletlerarası özel hukukta eşya taşıma sözleşmesi olarak vasıflandırılması gerektiğini ve MÖHUK m.29 hükmünün kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini, sözleşmenin taraflarca nasıl nitelendirildiğinin önemli olmadığını ve aksi bir yorumun hükmün uygulama alanını daraltacağını belirtmiştir.¹⁷⁹² Buna göre bu görüş uyarınca her ne kadar TTK hükümlerinde zaman çarteri sözleşmelerinin esas amacı eşya taşıma olarak düzenlenmese de, bu sözleşmelerin milletlerarası özel hukukta eşya taşıma sözleşmesi olarak vasıflandırılması gerektiği savunulmuştur. Gerçekten de çalışmada incelendiği üzere TTK hükümleri ve TTK gerekçesinde zaman çarteri sözleşmesinde eşya taşıma taahhüdü öngörülmemiş olsa da doktrinde bir görüş uyarınca TTK hükümleri eleştirilmiş ve milletlerarası deniz ticareti hukukuna uygun olmadığı ifade edilmiştir. Zaman çarteri sözleşmelerinin nasıl vasıflandırılacağı doktrinde tartışmalara neden olduğu için bu sözleşmelerin MÖHUK m.29 hükmü kapsamında olup olmadığının değerlendirilmesinde sözleşmenin temel amacına bakılmalıdır. Temel amacı eşya taşıma olan sözleşmeler, MÖHUK m.29 hükmü kapsamındadır.

D. EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİYLE DAHA SIKI İLİŞKİLİ HUKUKUN TESPİT EDİLMESİ

MÖHUK m.29/3 hükmü uyarınca eşya taşıma sözleşmesiyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanacaktır. Bu hüküm ile, MÖHUK m.24 ve diğer sözleşme hükümleri ile uyumlu olarak hakime gerçek bir istisna kuralı getirildiği belirtilmiştir.¹⁷⁹³ MÖHUK m.29/3 hükmü ile “*somut olay adaletinin yerine getirilmesi*” imkanının tanındığı belirtilmiştir.¹⁷⁹⁴ Kanun’un gerekçesinde de bu fıkra ile bu imkanın tanındığına yer verilmiştir.¹⁷⁹⁵ Somut olay adaletini gerçekleştirmek amacıyla bu hükmün uygulanmasının mümkün olduğu ancak hükmün istisnaen ve itina ile uygulanması gerektiği doktrinde ifade edilmiştir.¹⁷⁹⁶ Yetki anlaşması, ifa yeri, iş yeri, tüzel kişilerin merkezleri, sözleşmenin dili, tarafların yerleşim yerleri veya mutad meskenlerinin dikkate alınabileceğine ancak bunlardan hiçbirinin daha sıkı ilişkiyi kurmak için yeterli olmadığına ve birden fazlasının aynı hukuku göstermesi durumunda sonuca varılacağına doktrinde yer verilmiştir.¹⁷⁹⁷ Buna göre m.29/2 hükmünde taşıyıcının esas işyeri hukukunun uygulanması için öngörülen şartlar

¹⁷⁹² ÖZGENÇ, 2018, s. 256.

¹⁷⁹³ ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 451.

¹⁷⁹⁴ ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 451.

¹⁷⁹⁵ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 11 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

¹⁷⁹⁶ TEKİNALP, 2020, s. 341.

¹⁷⁹⁷ NOMER, 2017, s. 330. Multimodal taşıma sözleşmeleri bakımından daha sıkı ilişkili hukuka işaret edebilecek irtibatlar hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 330.

gerçekleşse de örneğin, sözleşmenin lisanı, ödemenin yapılacağı para birimi gibi unsurların aynı ve taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkeden farklı bir ülkeyi işaret etmesi durumunda somut olayda sözleşme ile daha sıkı ilişkili hukukun varlığı kabul edilecek ve bu ülkenin hukuku uygulanacaktır. Roma Konvansiyonu m.4/5 hükmünde karakteristik edimin belirlenemediği durumda m.4/2 hükmünün uygulanmayacağı, sözleşme başka bir ülke ile daha sıkı ilişkili ise 2, 3 ve 4. paragraflarda öngörülen karinelere bakılmayacağı düzenlenmiştir. Roma Konvansiyonu bakımından da sözleşmenin lisanı, belgede kullanılan teknik terimler, eşyaların teslim edileceği yer, hangi para biriminden ödemenin yapılacağı, ve modern koşullarda çok önemi olmasa da sözleşmenin kurulduğu yer gibi faktörler ile sözleşme ile en sıkı ilişkili hukukun tespit edilebileceği belirtilmiştir.¹⁷⁹⁸

E. MÖHUK m.29 HÜKMÜNÜN UYGULAMA ALANI DIŞINDA KALAN KONULAR

Eşya taşıma sözleşmelerinde tarafların ehliyetinden doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk MÖHUK m.9 uyarınca, sözleşmenin şekli geçerliliği MÖHUK m.7 uyarınca belirlenecektir. Ayrıca sözleşmenin temsilci veya acente vasıtasıyla yapılması halinde de bu konuya ilişkin olarak MÖHUK m.30 ve eşya sözleşmesinin ifa usulü ve eşyanın korunmasına ilişkin tedbirlere ilişkin uygulanacak hukuk konusunda MÖHUK m.33 dikkate alınacaktır.¹⁷⁹⁹ Dolayısıyla bu konular sözleşme statüsünün dışında kalmaktadır. Zamanaşımı MÖHUK m.8 uyarınca hukuki işlem veya ilişkinin esasına uygulanan hukuka tabidir ve dolayısıyla MÖHUK m.29 hükmünün uygulama alanı dışında kalmamaktadır.

Yabancılik unsuru bulunan yolcu taşıma sözleşmelerine somut olaya uygulanacak Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme bulunmuyorsa MÖHUK m.24 hükmü uygulanacaktır.¹⁸⁰⁰ Ancak eğer yolcu taşıma sözleşmesi paket tur sözleşmesi niteliğinde ise ve tüketici sözleşmesi kapsamında ise bu durumda sözleşmeye uygulanacak hukuk MÖHUK

¹⁷⁹⁸ DICEY/MORRIS, 2000, s. 1408-1409, para. 33-268.

¹⁷⁹⁹ MÖHUK m.29 hükmünün uygulama alanı dışında kalan konular hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 331-336; EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 104-106; COŞKUN, 2018, s. 137-142; ÖZGENÇ, 2014, s. 196-203; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 127-129.

¹⁸⁰⁰ PARTALCI, 2017, s. 763, dn. 5. Yabancılik unsuru bulunan yolcu taşıma sözleşmelerine MÖHUK m.24 hükmünün uygulanacağına dair bilgi için bkz. AKINCI, 2020, s. 64; PÜRSELİM, 2019, s. 339. MÖHUK m.29 hükmünün eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin olduğu ve yolcu taşıma sözleşmelerini kapsamadığı, yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun MÖHUK m.24 hükmü uyarınca tespit edileceğine dair bkz. CAN, 2023, s. 542-543. Yabancılik unsuru bulunan deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk hakkında bilgi için bkz. Burcu İrge ERDOĞAN, "Milletlerarası Özel Hukukta Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Değerlendirme", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 37, (2017), S. 2, s. 508-546. MÖHUK hükümlerinde kişilerin taşınmasına ilişkin ayrı bir kanunlar ihtilafı kuralının bulunmamasının eksiklik olarak değerlendirildiği ve bu konuda ayrı bir kanunlar ihtilafı kuralının hazırlanması gerektiği yönünde görüş için bkz. PÜRSELİM, 2019, s. 339.

m.26¹⁸⁰¹ hükmü uygulanarak tespit edilecektir.¹⁸⁰² Yolcu taşıma sözleşmeleri ve MÖHUK m.26/2 kapsamında olmayan paket tur sözleşmeleri MÖHUK m.24 hükmü kapsamındadır.¹⁸⁰³ Evcil hayvan, sahibi ile birlikte sahibinin sözleşmesi kapsamında seyahat ediyor ise bu durumda MÖHUK m.24 hükmü uygulanacaktır.¹⁸⁰⁴ MÖHUK m.29 hükmü eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenlemektedir.

F. MÖHUK m.29 HÜKMÜNÜN GÖSTERDİĞİ HUKUKUN UYGULANMASINI ENGELLEYEN DURUMLAR

1. Kamu Düzeni

MÖHUK m.5 hükmünde yetkili yabancı hukukun belirli bir olaya uygulanan hükmünün Türk kamu düzenine açıkça aykırı olması durumunda bu hükmün uygulanmayacağı ve gerekli görülen durumlarda Türk hukukunun uygulanacağı düzenlenmiştir. Yargıtay İBBGK kararında kamu düzeninin “*niteliği gereği zamana, yere göre değişen, içeriğinin tesbiti zor bir her somut olaya göre değişiklik gösteren*” bir kavram olduğunu belirtmiştir.¹⁸⁰⁵ Yargıtay, bu kararında

¹⁸⁰¹ MÖHUK m.26: “(1) Meslekî veya ticarî olmayan amaçla mal veya hizmet ya da kredi sağlanmasına yönelik tüketici sözleşmeleri, tüketicinin mutad meskeni hukukunun emredici hükümleri uyarınca sahip olacağı asgarî koruma saklı kalmak kaydıyla, tarafların seçtikleri hukuka tâbidir.
(2) Tarafların hukuk seçimi yapmamış olması hâlinde, tüketicinin mutad meskeni hukuku uygulanır. Tüketicinin mutad meskeni hukukunun uygulanabilmesi için;
a) Sözleşme, tüketicinin mutad meskeninin bulunduğu ülkede, ona gönderilen özel bir davet üzerine veya ilân sonucunda kurulmuş ve sözleşmenin kurulması için tüketici tarafından yapılması gerekli hukukî fiiller bu ülkede yapılmış veya
b) Diğer taraf veya onun temsilcisi, tüketicinin siparişini bu ülkede almış veya
c) İlişkinin bir satım sözleşmesi olması hâlinde, satıcı tüketiciyi satın almaya ikna etmek amacıyla bir gezi düzenlemiş ve tüketici de bu gezi ile bulunduğu ülkeden başka ülkeye gidip siparişini orada vermiş, olmalıdır
(3) İkinci fıkradaki şartlar altında yapılan tüketici sözleşmelerinin şekline, tüketicinin mutad meskeni hukuku uygulanır.
(4) Bu madde, paket turlar hariç, taşıma sözleşmeleri ve tüketiciye hizmetin onun mutad meskeninin bulunduğu ülkeden başka bir ülkede sağlanması zorunlu olan sözleşmelere uygulanmaz.”

¹⁸⁰² Yabancılik unsuru bulunan deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine hukukun MÖHUK m.24 hükmü uyarınca tespit edileceği ancak paket tur sözleşmesi niteliğinde olan ve tüketici sözleşmesi kapsamında olan deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun MÖHUK m.26 hükmü uyarınca tespit edileceğine dair bilgi için bkz. ERDOĞAN, 2017, s. 517-528. Taşıyanın sadece yolcuyu ve yolcuyla bagajını taşımayı taahhüt ettiği sözleşmelere MÖHUK m.26 hükmünün uygulanmayacağı, bu sözleşmelerin MÖHUK m.24 hükmü kapsamında olduğu, taşıma ile başka edimlerin de taahhüt edildiği paket tur sözleşmesinin ise MÖHUK m.26 kapsamında olduğuna dair bkz. Kerim ATAMER, “2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi” in *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, Kerim ATAMER/Cüneyt SÜZEL (eds.), Cilt I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 253. Paket tur kapsamında olmayan deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri, tüketici sözleşmesi olsa dahi MÖHUK m.26/2 hükmü kapsamı dışında kalacağına ve bu durumda MÖHUK m.24 hükmünün uygulanacağına dair bilgi için bkz. ERDOĞAN, 2017, s. 528. Ayrıca paket tur sözleşmesi niteliğinde olsa bile MÖHUK m.26/2’deki öngörülen şartlara uygun olmaması durumunda da MÖHUK m.24 hükmünün uygulanacağına dair bilgi için bkz. ERDOĞAN, 2017, s. 528. Paket turdan kaynaklanan uyuşmazlıklarda MÖHUK m.26 hükmünün uygulanacağı ancak paket tur benzeri olup paket tur kavramına girmeyen sözleşmelerin ise MÖHUK m.24 hükmünün uygulama alanına girdiğine dair görüş için bkz. PÜRSELİM, 2019, s. 339.

¹⁸⁰³ GÜNGÖR, 2021, s. 194.

¹⁸⁰⁴ PÜRSELİM, 2019, s. 339.

¹⁸⁰⁵ Yargıtay İBBGK E. 2010/1, K. 2012/1, T. 10.2.2012; RG. 20.9.2012, S. 28417.

kamu düzenine aykırılığı “*Türk hukukunun temel değerlerine, Türk genel adap ve ahlak anlayışına, Türk kanunlarının dayandığı temel adalet anlayışına, Türk kanunlarının dayandığı genel siyasete, Anayasada yer alan temel hak ve özgürlüklere, milletlerarası alanda geçerli ortak prensip ve özel hukuka ait iyiniyet prensibine dayanan kurallara, medeni toplulukların müştereken benimsedikleri ahlak ilkeleri ve adalet anlayışının ifadesi olan hukuk prensiplerine, toplumun medeniyet seviyesine, siyasi ve ekonomik rejimine, insan hak ve özgürlüklerine aykırılık*” olarak belirtmiştir.¹⁸⁰⁶

Yabancı hukuk kuralının, *lex fori*’nin emredici kurallarına aykırı olması, bu kuralın tek başına milletlerarası özel hukuktaki anlamıyla kamu düzenine aykırı olduğu anlamına gelmemektedir.¹⁸⁰⁷ Buna göre yabancı hukuk kuralının Türk hukukunun emredici hükümlerine aykırı olması tek başına kamu düzenine aykırılık oluşturmamaktadır.¹⁸⁰⁸ Doktrinde, kamu düzeninin istisnai nitelikte olduğu belirtilmiştir.¹⁸⁰⁹ Dolayısıyla kamu düzeninin müdahalesi ancak yabancı hukukun uygulanması ile ortaya çıkan sonucun kamu düzenine MÖHUK m.5 hükmünde arandığı üzere “*açıkça*” aykırı olması durumunda söz konusu olmaktadır.¹⁸¹⁰ Türk hukukunda kamu düzeni kavramının sınırları belirlenmediği için hakimın takdirinin önemli bir rolü olduğu belirtilmiştir.¹⁸¹¹

Yabancı hukukun uygulanmaması doğrudan Türk hukukunun uygulanmasını sağlamamaktadır, MÖHUK m.5 hükmünde “*gerekli görülen hâllerde*” Türk hukukunun uygulanacağı düzenlenmektedir, bu durumda hakim, MÖHUK m.2 hükmüne bağlı kalarak yabancı hukuk içinde çözüm arayacaktır.¹⁸¹² Dolayısıyla öncelikle *lex causae*’nın diğer hükümlerine bakılacak, eğer uygulanması mümkün başka bir hüküm bulunursa bu durumda uyuşmazlık yine yetkili yabancı hukuka göre çözülecektir.¹⁸¹³

¹⁸⁰⁶ Bu karar hakkında bilgi için ayrıca bkz. ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 122; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 85, dn. 146; YÖNEY, 2018, s. 185-186; NOMER, 2017, s. 165.

¹⁸⁰⁷ TEKİNALP, 2020, s. 45; YÖNEY, 2018, s. 186-187. İç hukukun emredici normları ile kamu düzeni müdahalesinin aynı şey olmadığına dair bkz. NOMER, 2017, s. 170.

¹⁸⁰⁸ DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 266-267; AKINCI, 2020, s. 20; BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 263.

¹⁸⁰⁹ ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 122; CAN, 2023, s. 288; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 86-87; EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 107; TEKİNALP, 2020, s. 45; ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 147; YÖNEY, 2018, s. 188; COŞKUN, 2018, s. 145; NOMER, 2017, s. 162; BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 260-261; TARMAN, 2010, s. 167; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 129; ÖZÇELİK, 2007, s. 235.

¹⁸¹⁰ Aykırılığın “*açıkça*” olmasının aranmasının kamu düzeni müdahalesini asgariye indirmek amacıyla olduğuna dair bkz. ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 87. Aykırılığın “*açıkça*” olmasının Türk maddi hukukuna aykırı olan her hükmün kamu düzenini harekete geçirmesini önlemek amacıyla konulduğuna dair bkz. ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 147.

¹⁸¹¹ TARMAN, 2017, s. 552-553.

¹⁸¹² ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 101. Yabancı hukuk kuralının uygulanmaması ile oluşacak boşluğun, uygulanan yabancı hukukun kendi içinde doldurulamaması durumunda hakimın kendi hukukunu uygulayarak boşluğu doldurması gerektiği yönünde bkz. DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 269.

¹⁸¹³ ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 133.

Özgenç, navlun sözleşmesi bakımından değerlendirmesinde taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya eşya ile ilgililerin menfaatini aşırı ölçüde zedeleyerek sorumluluğu daraltan yetkili yabancı hukukun MÖHUK m.5 hükmü uyarınca kamu düzeni müdahalesi ile karşılaşacağını ifade etmiştir.¹⁸¹⁴ *Burdurlu Ahlat* da, taşıyıcıyı sorumsuz kılan hükümler içeren bir hukukun uygulanmasının, taraflar arasındaki menfaat dengesini ciddi şekilde bozması durumunda kamu düzenine aykırılığın söz konusu olabileceğini belirtmiştir.¹⁸¹⁵ Dolayısıyla, kamu düzenine aykırılık bakımından taraflar arasındaki hukuki dengeyi ortadan kaldırabilecek durumlara dikkat çekilmiştir.¹⁸¹⁶

2. Doğrudan Uygulanan Kurallar

Doğrudan uygulanan kurallar, sözleşmeye uygulanacak hukuktan bağımsız olarak doğrudan uygulanırlar.¹⁸¹⁷ Bu kurallar kendiliğinden uygulama alanı bulurlar.¹⁸¹⁸ Bu kurallar, kendi uygulama alanlarını, kanunlar ihtilafı kurallarına gerek duymadan bizzat ve tek taraflı olarak belirlemektedir.¹⁸¹⁹ Devletin sosyal, ekonomik, siyasi menfaatlerini korumak amacıyla öngörülmüşlerdir.¹⁸²⁰ Bu nedenle temel amaçları kamu menfaatlerini korumaktır.¹⁸²¹ MÖHUK hükümlerinde doğrudan uygulanan kuralların tanımı yapılmamıştır. Bu kuralların tanımı Roma Konvansiyonu'nda yapılmamış olup, bu konuda eleştiriler söz konusu olduğu için Roma I Tüzüğü m.9/1¹⁸²² hükmünde bir tanım yapılmıştır.¹⁸²³ Doğrudan uygulanan kuralların emredicilik niteliği yalnızca iç hukuk uyuşmazlıkları ile sınırlı olmadığı için iç hukukun diğer

¹⁸¹⁴ ÖZGENÇ, 2018, s. 295; ÖZGENÇ, 2014, s. 209.

¹⁸¹⁵ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 341.

¹⁸¹⁶ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 341.

¹⁸¹⁷ Mustafa ERKAN, "MÖHUK Madde 31 Bağlamında Türk Hukukunda Doğrudan Uygulanan Kurallara Bakış", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XV, (2011), S. 2, s. 82; TARMAN, 2010, s. 164-165. Doğrudan uygulanan kurallar kavramının tarihsel gelişimi hakkında bilgi için bkz. Hatice ÖZDEMİR KOCASAKAL, *Doğrudan Uygulanan Kurallar ve Sözleşmeler Üzerindeki Etkileri*, Galatasaray Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2001, s. 1-7. Bu kuralların tanımına ilişkin doktrindeki çeşitli görüşler ve bu görüşlere ilişkin Özdemir Kocasakal tarafından yapılan değerlendirmeler için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 8-19.

¹⁸¹⁸ TARMAN, 2010, s. 164.

¹⁸¹⁹ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 25. Doğrudan uygulanan kuralların uygulanmasının bir bağlama kuralına bağlı olmadığına, kuralların uygulama alanının tek taraflı olarak onu çıkaran kanun koyucu tarafından belirlendiğine dair bkz. ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 136. Doğrudan uygulanan kurallar ve kanunlar ihtilafı kuralları arasındaki farklar hakkında bilgi için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 27-32.

¹⁸²⁰ BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 267; TARMAN, 2010, s. 164, 165; ÖZÇELİK, 2007, s. 224-225. Doğrudan uygulanan kuralın konulmasındaki amacın önemli olduğu, eğer konulma amacı toplum menfaatinin, devletin ekonomik, sosyo-politik menfaatlerinin korunması ise kuralın doğrudan uygulanan kural olduğuna dair bkz. DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 280-281.

¹⁸²¹ ERKAN, 2011, s. 84. Doğrudan uygulanan kuralları ayırt eden asıl kriterin korumaya çalıştığı çıkarlar olduğuna dair bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 27.

¹⁸²² Roma I Tüzüğü m.9/1: "Overriding mandatory provisions are provisions the respect for which is regarded as crucial by a country for safeguarding its public interests, such as its political, social or economic organisation, to such an extent that they are applicable to any situation falling within their scope, irrespective of the law otherwise applicable to the contract under this Regulation."

¹⁸²³ ERKAN, 2011, s. 112-113.

emredici kurallarından ayrılırlar ve bu nedenle doktrinde “uluslararası planda emredici kurallar” olarak nitelendirilmektedirler.¹⁸²⁴ Doğrudan uygulanan kuralların ne şekilde nitelendirildiklerine değil, amaçlarına, uygulama alanına ve hizmet ettiği menfaatlere bakılmalıdır.¹⁸²⁵ Bu kuralların uygulanmasında uyumsuzluğun yabancı unsurlu olup olmadığına bakılmamaktadır.¹⁸²⁶ Özdemir Kocasakal, sözleşmeler hukuku alanına müdahale eden doğrudan uygulanan kuralları, amaçlarına göre ikiye ayırmış ve buna göre bu kuralların sözleşmenin ekonomik veya sosyal yönden daha zayıf olan tarafı koruma amacının olduğunu ya da devletin, ekonomik veya sosyal politikalarını gerçekleştirme amacı olduğunu belirtmiş ve zayıf tarafı koruma amacının aslında devletin ekonomik veya sosyal alanda izlediği politikalardan biri olmasına rağmen bahsedilen amaçlar arasında birinin diğerine nazaran daha öncelik taşıması dikkate alınarak bu ayrımın yapılmasının mümkün olduğunu belirtmiştir.¹⁸²⁷ Devletin ekonomik politikalarını gerçekleştirme amacı kapsamında dış ticarete ilişkin düzenlemeler, kambiyo mevzuatı, rekabetin korunmasına ilişkin mevzuat, ekonomik bakımdan önem taşıyan kurumların faaliyetlerini düzenleyen mevzuat bu kapsamda ifade edilirken, devletin sosyal politikalarını gerçekleştirmek amacı kapsamında işçi sağlığını ve iş güvenliğini koruyucu düzenlemeler, sosyal güvenlik mevzuatı, sendikal özgürlüklere ilişkin düzenlemeler, kamu sağlığını ve kamu yararını koruyucu düzenlemeler, kültürel varlıkların korunmasına ilişkin mevzuat bu kapsamda ifade edilmektedir.¹⁸²⁸ Doktrinde doğrudan uygulanan kurallara örnek olarak kambiyo mevzuatında, gümrük mevzuatında, ithalat ve ihracat mevzuatında öngörülen hükümler, kültür varlıklarının korunmasına ilişkin hükümler, rekabetin korunmasına ilişkin düzenlemeler ve ambargo düzenlemeleri belirtilmiştir.¹⁸²⁹ MÖHUK m.6¹⁸³⁰ hükmünde düzenlenen Türk hukukunun (*lex fori*) doğrudan uygulanan kuralları, uyumsuzluğa uygulanacak hukukun (*lex causae*) doğrudan uygulanan kuralları ve MÖHUK m.31¹⁸³¹ hükmünde

¹⁸²⁴ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 25.

¹⁸²⁵ YÖNEY, 2018, s. 190. Kuralın hizmet ettiği menfaate ve konuluş amacına bakılması gerektiği yönünde bkz. EKŞİ, “Incorporation” Yoluyla, 2010, s. 33; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 131. Emredici hükümler ile doğrudan uygulana kuralların birbirlerinden ayırt edilmesi için hükümlerin amaç ve içeriğine bakılması gerektiği yönünde görüş için bkz. TARMAN, 2010, s. 165.

¹⁸²⁶ DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 280; ERKAN, 2011, s. 84; EKŞİ, “Incorporation” Yoluyla, 2010, s. 31; AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 141.

¹⁸²⁷ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 100.

¹⁸²⁸ Bu şekilde gruplandırma ve detaylı bilgi için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 116-137.

¹⁸²⁹ EKŞİ, “Incorporation” Yoluyla, 2010, s. 33-34. Çeşitli örnekler için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 337-338; ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 137-138; YÖNEY, 2018, s. 191; NOMER, 2017, s. 187; ERKAN, 2011, s. 84; TARMAN, 2010, s. 165; AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 142-144.

¹⁸³⁰ MÖHUK m.6: “Yetkili yabancı hukukun uygulandığı durumlarda, düzenleme amacı ve uygulama alanı bakımından Türk hukukunun doğrudan uygulanan kurallarının kapsamına giren hâllerde o kural uygulanır.”

¹⁸³¹ MÖHUK m.31: “Sözleşmeden doğan ilişkinin tâbi olduğu hukuk uygulanırken, sözleşmeyle sıkı ilişkili olduğu takdirde üçüncü bir devletin hukukunun doğrudan uygulanan kurallarına etki tanınabilir. Söz konusu kurallara etki tanımak ve uygulayıp uygulamamak konusunda bu kuralların amacı, niteliği, muhtevası ve sonuçları dikkate alınır.”

düzenlenen üçüncü bir devletin doğrudan uygulanan kuralları söz konusu olabilir.¹⁸³² İç hukuk bakımından her emredici kural, milletlerarası özel hukuk bakımından doğrudan uygulanan kural değildir.¹⁸³³ Bu yönde bir değerlendirmenin yabancı hukukun uygulanmasını sınırlayabileceği ve bu durumun milletlerarası özel hukuk hakkaniyetini tehdit edeceğine dair doktrinde bir görüş bulunmaktadır.¹⁸³⁴ İş sözleşmesi, tüketici sözleşmesi, sigorta sözleşmesi veya kira sözleşmesi gibi tarafların eşit müzakere gücüne sahip olmadığı sözleşmeler bakımından iç hukukta yer alan zayıf tarafı korumayı amaçlayan hükümlerin milletlerarası planda da emredicilik niteliklerini korudukları savunulmuştur.¹⁸³⁵

MÖHUK m.6 hükmü Türk hukukunun doğrudan kurallarına ilişkin bir hükümdür.¹⁸³⁶ Çalışmanın kapsamında olabilecek *lex fori*'nin doğrudan uygulanan kurallarına değinmek gereklidir. Milletlerarası ticaret hukuku bakımından 805 sayılı İktisadi Müesseselerde Mecburi Türkçe Kullanılması Hakkında Kanun'da yer alan hükümlerin müdahaleci norm niteliğinde olduğu savunulmuştur.¹⁸³⁷ Buna göre 805 sayılı Kanun m.2 hükmünde, m.1 hükmünden farklı olarak "*mukavele*" kavramına yer verilmediği için yabancı şirketlerin Türk vatandaşları veya Türk şirketleri ile yapacakları sözleşmeler veya eklerinin Türkçe olarak düzenlenmesi gerekmemektedir.¹⁸³⁸ Taşıma ilişkisi daha çok varma ve boşaltma limanlarının bulunduğu ülkelerin ekonomik ve sosyal politikalarını ilgilendirmektedir.¹⁸³⁹ Ancak taşıma ilişkisinin çok

¹⁸³² ERKAN, 2011, s. 85; TARMAN, 2010, s. 164. Doğrudan uygulanan kuralların, *lex fori*'nin doğrudan uygulanan kuralları, *lex causae*'nin doğrudan uygulanan kuralları ve üçüncü bir devletin doğrudan uygulanan kuralları şeklinde olabileceğine dair bilgi için bkz. YÖNEY, 2018, s. 191. Doğrudan uygulanan kuralların uygulama alanı hakkında ayrıca bilgi için bkz. DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 280-286, 421-424; ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 142-149.

¹⁸³³ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 32; TARMAN, 2010, s. 165; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 131.

¹⁸³⁴ YÖNEY, 2018, s. 193.

¹⁸³⁵ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 106.

¹⁸³⁶ Doktrinde Türk hukukunun doğrudan uygulanan kurallarının uygulama zorunluluğunun açık olduğu, bu nedenle bu kurala ilişkin bir düzenleme yapılmasının gereksiz olduğunun savunulduğuna dair bkz. TARMAN, 2010, s. 165. Bu tür bir düzenlemeye yer verilmesinin gerekli olmadığına dair görüş için bkz. ÇELİKEL/ERDEM, 2020, s. 158. Aksi yönde MÖHUK m.6 hükmünde kullanılan ifadenin özenli olmamasına rağmen, bu hükmün "*önemli bir ihtiyacı karşıladığı*" yönünde görüş için bkz. AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 146. 2675 sayılı mülga MÖHUK döneminde Türk hukukunda yer alan doğrudan uygulanan kuralların uygulanmasını öngören bir hükmün bulunmamasının bu kuralların uygulanmasını önlemeyeceği ancak yine de açıklığı sağlamak adına uyuşmazlığın esası hakkında yabancı hukuk yetkili olsa bile Türk hukukunun doğrudan uygulanan kurallarının uygulama alanına giren bütün uyuşmazlıklara uygulanacağını MÖHUK hükümlerinde öngörülmesinin yerinde olacağına dair görüş için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 35-36, 213. Doktrinde MÖHUK m.6 hükmünde yer alan "*yetkili yabancı hukukun uygulandığı*" ifadesi eleştirilmiş ve buna göre bu ifadeden doğrudan uygulanan kuralların dikkate alınabilmesi için, kamu düzeni uygulamasında olduğu gibi, yabancı hukukun uygulanması söz konusu olacakmış gibi bir anlam çıktığı ancak bu kuralların uygulanmasında yabancı hukukun uygulanmasının bertaraf edildiği, hükümde yer alan bu ifadenin "*yabancı hukukun uygulanması gereken durumlarda*" şeklinde anlaşılması gerektiği yönünde bkz. DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 282.

¹⁸³⁷ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 30-31. 805 sayılı Kanun'da yer alan hükümlerin amacı ve içeriği dikkate alındığında bunların müdahaleci norm olduğuna dair görüş için bkz. EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 34.

¹⁸³⁸ EKŞİ, "Incorporation" Yoluyla, 2010, s. 28.

¹⁸³⁹ ÖZGENÇ, 2014, s. 211.

yönlü sonuçları olabileceği için navlun sözleşmeleri bakımından pek çok doğrudan uygulanan kuralın varlığından bahsedebilmek mümkündür.¹⁸⁴⁰ Örneğin, kota uygulanan mallara ilişkin navlun sözleşmesi söz konusu olduğunda, ulusal veya uluslararası hukukta ticareti yasak eşyaların navlun sözleşmesine konu yapılması halinde de doğrudan uygulanan kuralların uygulanacağına yer verilmiştir.¹⁸⁴¹ Devletler kendi iç hukuklarında bazı malların ihracatı veya ithalatına yasaklamalar getirebilir ve ayrıca uluslararası yükümlülüklerden dolayı da çeşitli yasaklar öngörülebilir.¹⁸⁴² Bu durumlarda da doğrudan uygulanan kuralların müdahalesi söz konusu olmaktadır.¹⁸⁴³ *Lex fori*'nin müdahaleci kurallarını navlun sözleşmesi kapsamında inceleyen Özgenç, 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanunu, diğer adıyla Kabotaj Kanunu'nu dikkate almak gerektiğini belirtmiştir.¹⁸⁴⁴ Kabotaj Kanunu m.1 hükmü uyarınca Türk limanları arasında sadece Türk gemileri eşya veya yolcu taşıyabilirler ve bu hüküm müdahaleci kurallar kapsamında değerlendirilmektedir.¹⁸⁴⁵

Lex causae'nin doğrudan uygulanan kuralları hiç şüphesiz uygulanacaklardır.¹⁸⁴⁶ MÖHUK m.2 hükmünde belirtilen yetkili yabancı hukukun uygulanmasından maksadın, yabancı hukukun emredici, tamamlayıcı, tanımlayıcı, ve yorumlayıcı kuralların bir bütün olarak uygulanması olduğu ve bu nedenle bu hukukun doğrudan uygulanan kurallarının da dikkate alınacağı ve uygulanacağı doktrinde ifade edilmiştir.¹⁸⁴⁷ Dolayısıyla sözleşme statüsünün doğrudan uygulanan kurallarına ilişkin özel bir düzenleme olmamasının eksiklik olarak görülmemesi gerektiğine yer verilmiştir.¹⁸⁴⁸ Ayrıca *lex causae*'nin tamamlayıcı kuralları dahi uygulanabileceğine göre, doğrudan uygulanan kurallarının da evleviyetle uygulanması gerektiği belirtilmiştir.¹⁸⁴⁹ *Lex causae*'nin müdahaleci kurallarını navlun sözleşmesi kapsamında örneğin, İngiliz hukukunun *lex causae* olarak belirlenmesi durumunda 1974 tarihli COGSA'nın öncelikli olarak uygulanacağı çünkü Lahey-Visby Kuralları'nın iç hukukta uygulanması amacıyla yürürlüğe giren 1974 tarihli COGSA'nın müdahaleci kural niteliğinde olduğuna yer verilmiştir.¹⁸⁵⁰

¹⁸⁴⁰ ÖZGENÇ, 2014, s. 211-212.

¹⁸⁴¹ ÖZGENÇ, 2014, s. 212.

¹⁸⁴² ÖZGENÇ, 2014, s. 212.

¹⁸⁴³ ÖZGENÇ, 2014, s. 212.

¹⁸⁴⁴ ÖZGENÇ, 2018, s. 292; ÖZGENÇ, 2014, s. 213.

¹⁸⁴⁵ ÖZGENÇ, 2014, s. 213.

¹⁸⁴⁶ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 338; TARMAN, 2010, s. 164.

¹⁸⁴⁷ DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 285, 422.

¹⁸⁴⁸ DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 422.

¹⁸⁴⁹ CAN, 2023, s. 279.

¹⁸⁵⁰ ÖZGENÇ, 2018, s. 293; ÖZGENÇ, 2014, s. 214.

Milletlerarası sözleşmelerin birçok ülke ile bağlantısının bulunması, milletlerarası işbirliği ve devletler arası karşılıklı saygı ilkesi gereği üçüncü bir devletin doğrudan uygulanan kurallarının belirli şartların gerçekleşmesi durumunda dikkate alınmasını gerektirdiği doktrinde ifade edilmiştir.¹⁸⁵¹ Bu kuralların içinde yer aldıkları hukuk sistemi bakımından doğrudan uygulanan kural niteliğine sahip olması gereklidir.¹⁸⁵² Bu konuda ilk karar Hollanda Yüksek Mahkemesi'nin 13 Mayıs 1966 tarihli “*Alnati*” kararı¹⁸⁵³ olmuştur ve bu karara konu olan uyuşmazlıkta Fransa'dan Brezilya'ya patates taşınmasına ilişkin taraflar anlaşmış ve malların teslimden sonra hasarlı olduğu anlaşılmış ve bu nedenle sözleşmeye aykırılık iddiası ile dava açılmıştır.¹⁸⁵⁴ Somut olayda konişmento Belçika'da düzenlenmiş ve konişmentoda yazılı özel düzenlemeler dışında Hollanda hukukunun uygulanacağı belirtilmiş, 1924 tarihli Lahey Kuralları'na dayanan Belçika Kanunu'nu ise konişmentonun bir Belçika limanında düzenlenmesi durumunda kamu düzenine ilişkin hükümler olarak uygulanacağı doktrin ve mahkemeler tarafından kabul edilmiş, Yargıtay tarafların yaptıkları hukuk seçiminin üçüncü bir devletin bazı emredici kuralları ile sınırlandırılabilirliğinden bahsetmiş ancak somut olayda Belçika'nın bahsedilen kurallarının öncelikli olarak uygulanmasını gerektirecek derecede önemli olmadığı sonucuna varılmıştır.¹⁸⁵⁵ Dolayısıyla Hollanda Yüksek Mahkemesi, üçüncü bir devlete ait bazı kuralların uygulanabilirliğini prensip olarak kabul etmiştir.¹⁸⁵⁶ Doktrinde bu kararın Roma Konvansiyonu m.7/1¹⁸⁵⁷ hükmünün temelini oluşturduğuna yer verilmiştir.¹⁸⁵⁸ Üçüncü devletin doğrudan uygulanan kurallarının uygulanabilmesi için bir düzenlemenin bulunması gerektiği, aksi takdirde hakim bu kuralları uygulayamayacağı belirtilmiştir.¹⁸⁵⁹

MÖHUK m.31 hükmünde sözleşmeyle sıkı ilişkili olduğu durumda üçüncü bir devletin doğrudan uygulanan kurallarına etki tanınabileceği öngörülmüştür.¹⁸⁶⁰ Üçüncü devletin

¹⁸⁵¹ ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 56-57.

¹⁸⁵² ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 69.

¹⁸⁵³ HR 13.5.1966 (*Alnati*). Bu karar hakkında bilgi için bkz. ERKAN, 2011, s. 101-102; ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 57.

¹⁸⁵⁴ Bu bilgi için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 57.

¹⁸⁵⁵ Bu karar hakkında bilgi için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 57.

¹⁸⁵⁶ Bu bilgi için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 57. Bu karardan sonra verilen başka Hollanda mahkemeleri kararları için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 58. Bu kararlarda üçüncü bir devletin doğrudan uygulanan kurallarının uygulanabilirliğinin prensip olarak kabul edildiği ancak somut olaylarda bu kuralların uygulanması için gerekli şartların bulunmaması nedeniyle bu kuralların uygulanmadığına dair bilgi için bkz. ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 58.

¹⁸⁵⁷ Roma Konvansiyonu m.7/1: “*When applying under this Convention the law of a country, effect may be given to the mandatory rules of the law of another country with which the situation has a close connection, if and in so far as, under the law of the latter country, those rules must be applied whatever the law applicable to the contract. In considering whether to give effect to these mandatory rules, regard shall be had to their nature and purpose and to the consequences of their application or non-application.*”

¹⁸⁵⁸ ERKAN, 2011, s. 102.

¹⁸⁵⁹ TARMAN, 2010, s. 166.

¹⁸⁶⁰ MÖHUK m.31 hükmünün (MÖHUK Tasarı m.30) gerekçesinde, bu hükümle üçüncü devletlerin müdahaleci kurallarının uygulanmasının zorunlu kılınmadığı ancak uygulanmamaları durumunda meydana gelebilecek

doğrudan uygulanan kurallarının uygulanması bakımından hakime takdir yetkisi verilmiştir.¹⁸⁶¹ Buna göre kuralların amaçları, içerikleri, muhtevası ve sonuçları dikkate alınacak ve sözleşme ile sıkı ilişkili olmaları durumunda üçüncü bir devletin doğrudan uygulanan kurallarına etki tanınacaktır.¹⁸⁶² MÖHUK m.31 hükmünde yer alan “sıkı ilişki” kapsamının tespitinde yerleşim yeri, mutad mesken, tüzel kişilerin merkezi, ifa yeri gibi bağlama noktalarının dikkate alınabileceği, bu noktaların bir veya iki devletle ilişkisi olması durumunda olayın çözümünde yararlı olacağı ancak karmaşık ticari hayatın sonucunda bu bağlama noktaları ile birden fazla devletin sözleşme ile sıkı bağlantılı hale geldiğine doktrinde yer verilmiştir.¹⁸⁶³ Roma I Tüzüğü’nde ise “sıkı ilişki” kavramı yerine “sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerin ifa edileceği veya ifa edildiği ülkenin doğrudan uygulanan kurallarına” etki tanınabileceği kavramına yer verildiğine, bu düzenleme ile üçüncü bir devletin doğrudan uygulanan kurallarının kapsamının daraltıldığına ve böylece sözleşmeye uygulanacak hukuk konusunda belirlilik ve öngörülebilirlik sağlandığına ancak bu düzenlemenin başka problemlere neden olduğuna doktrinde yer verilmiştir.¹⁸⁶⁴ Bu nedenle *Erkan*, doğrudan uygulanan kuralların kapsamının tekrar tartışmaya açılması gerektiğine dair öneride bulunmuştur.¹⁸⁶⁵ Doktrinde MÖHUK m.31 hükmüne yönelik bir başka eleştiri konusu ise bu hükümde hem “uygulamak” hem de “etki tanımak” kavramlarına yer verilmesinin çelişki oluşturduğuna yöneliktir.¹⁸⁶⁶

olumsuzlukların önlenmesi amacıyla bu kurallara etki tanımayı sağlayan bir imkanın getirildiği belirtilmiştir. Bu konuda bilgi için bkz. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337, s. 12 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

¹⁸⁶¹ DOĞAN/YILMAZ/AYHAN İZMİRLİ, 2024, s. 423; AKINCI, 2020, s. 52; YÖNEY, 2018, s. 194.

¹⁸⁶² YÖNEY, 2018, s. 195; TARMAN, 2010, s. 166. Hakimin, üçüncü devletin doğrudan uygulanan kurallarının amacını, niteliğini ve sonuçlarını dikkate alarak bu kuralların uygulanıp uygulanmamasına karar vereceğine ve bu kuralların uygulanmasının hakkaniyetli sonuç vermeyecek ise hakimin bu kuralları dikkate almak zorunda olmadığına dair bkz. AKINCI, 2020, s. 52.

¹⁸⁶³ ERKAN, 2011, s. 106. Navlun sözleşmesi bakımından yükleme, varma limanlarının bulunduğu ülkeler, gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke, konişmentolu taşımalarda konişmentonun düzenlendiği ülke sözleşme ile sıkı ilişkili olarak kabul edilebileceğine dair bkz. ÖZGENÇ, 2014, s. 216.

¹⁸⁶⁴ ERKAN, 2011, s. 113-114.

¹⁸⁶⁵ ERKAN, 2011, s. 115.

¹⁸⁶⁶ YÖNEY, 2018, s. 196. MÖHUK m.31 hükmünün ilk cümlesinde etki tanınmasından bahsedilirken, ikinci cümlesinde ayrıca bu kuralların uygulanıp uygulanılmamasından bahsedilmesinin yanıltıcı olduğuna dair bkz. TARMAN, 2010, s. 166, dn. 91. Kuralların “uygulanması” ve kurallara “etki tanınması” arasındaki fark hakkında bilgi için bkz. YÖNEY, 2018, s. 195; BAYATA CANYAŞ, 2012, s. 270.

II. TÜRK MAHKEMELERİNİN KARAYOLU VE DENİZ YOLUNDAN OLUŞAN MİLLETLERARASI MULTİMODAL EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULAYACAKLARI HUKUK

A. MÖHUK m.29 HÜKMÜ UYARINCA UYGULANACAK HUKUK

Milletlerarası sözleşmelerin emredici niteliği ile kastedilmek istenen, tarafların anlaşmalarıyla o sözleşmenin uygulanmasından vazgeçememeleri ve sözleşme hükümlerine aykırı bir kayıt öngörseler bile, bu kaydın geçersiz olması ve sözleşmenin uygulama alanı bulunduğu sözleşmeye taraf devletin mahkemeleri tarafından uygulanma yükümlülüğüdür.¹⁸⁶⁷ Milletlerarası sözleşmelerin hükümlerinin emredici nitelikte olup olmadığı, tarafların hukuk seçimi yapmış olmaları durumunda hangi hükümlerin uygulanacağını belirlemek açısından önemlidir. Lahey Kuralları m.3/8 hükmü ve CMR m.41 hükmü bu sözleşmelerde yer alan hükümlerin emredici nitelikte olduklarına yer vermiştir. Milletlerarası sözleşme hükümleri ihtiyari nitelikte olması ile kastedilen ise tarafların bu durumda uyuşmazlık, milletlerarası sözleşmenin uygulama alanına girse bile tarafların bu sözleşmenin hükümlerinin uygulanmaması yönünde karar verebilecekleridir.¹⁸⁶⁸ Buna göre örneğin, CISG m.6¹⁸⁶⁹ hükmünde tarafların CISG'in uygulanmasını tamamen bertaraf edebilecekleri, Antlaşma'nın bazı hükümlerinin aksini kararlaştırabilecekleri veya etkilerini değiştirebileceklerine yer verilmiştir ve dolayısıyla CISG'de yer alan hükümler emredici nitelikte değildir.¹⁸⁷⁰ CISG, sözleşme özgürlüğü ilkesini benimsediği için tarafların aralarında kararlaştırdığı hususlar CISG hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanacaktır.¹⁸⁷¹ Eşya taşımacılığını düzenleyen milletlerarası konvansiyonlarda CISG m.6 gibi bir hükmü bulmanın zor olduğuna, pek çoğunda emredici niteliğe vurgu yapıldığına doktrinde yer verilmiştir.¹⁸⁷² Lahey Kuralları ve CMR, CISG'den farklı olarak taraflara bu sözleşmelerde yer alan hükümlerin uygulanmasını tamamen bertaraf edebilecekleri, bazı hükümlerin aksini kararlaştırabilecekleri veya etkilerini değiştirebileceklerine yer vermemiştir. Buna göre taraflar, Lahey Kuralları veya CMR'nin uygulama alanına giren bir uyuşmazlığın bulunması durumunda eğer hukuk seçimi yapmışlar ise bu hukuk, Lahey Kuralları ve CMR'nin emredici hükümlerine aykırı olmadıkları sürece uygulama alanı bulacaktır. Taraflar, sözleşmelerinde “*Bu sözleşmeye Türk hukukunun CISG*

¹⁸⁶⁷ ÖZÇELİK, 2007, s. 61.

¹⁸⁶⁸ ÖZÇELİK, 2007, s. 61.

¹⁸⁶⁹ CISG m.6 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “*Taraflar, bu Antlaşmanın uygulanmamasını kararlaştırabilecekleri gibi, 12. madde saklı kalmak şartıyla, hükümlerine istisna getirebilir veya hükümlerinin doğurabileceği etkileri değiştirebilirler.*”

¹⁸⁷⁰ TARMAN, 2015, s. 56; TARMAN, 2010, s. 163.

¹⁸⁷¹ TARMAN, 2015, s. 57.

¹⁸⁷² BURDURLU AHLAT, 2024, s. 297.

dışındaki hükümleri uygulanır.” şeklinde bir kloza yer vererek uyuşmazlık durumunda CISG’in uygulanmasını engelleyebilirler¹⁸⁷³ ancak Lahey Kuralları ve CMR bakımından böyle bir imkan söz konusu değildir. Ayrıca taraflar, CISG’in uygulanmaması yönünde anlaşıp, bir hukuk seçimi yapmamış olabilir ve bu durumda davanın açıldığı devletin kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilen hukuk uygulanacaktır.¹⁸⁷⁴ Lahey Kuralları ve CMR bakımından ise bu sözleşmelerin uygulama alanına giren bir olay bulunduğu tarafların bu sözleşmelerin uygulanmaması yönünde anlaşmaları mümkün değildir. Bu konvansiyonlarda düzenlenmemiş bir konuya ilişkin uyuşmazlığın bulunması halinde ise MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuk tespit edilip uyuşmazlık bu hukuka göre çözülecektir. Uygulanacak hukuk eğer Türk hukuku olarak tespit edilirse TTK m.850 vd. hükümleri uygulanacaktır. Dolayısıyla unimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk bakımından netlik söz konusudur. Multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk bakımından ise netlik söz konusu değildir. Günümüzde multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen yürürlükte olan bir konvansiyon bulunmamaktadır. Çalışmanın konusu olan karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk çalışmada incelendiği üzere çeşitli tartışmalara neden olmuştur.

CMR m.2 kapsamına giren bir taşımanın söz konusu olması durumunda tartışma söz konusu değildir. Buna göre örneğin karayolu-deniz yolu-karayolu aşamalarından oluşan milletlerarası bir taşıma söz konusu olduğu ve karayoluyla taşıma aşamasında eşyanın kamyonla yüklenmiş olarak taşındığı, deniz yoluyla taşıma aşamasında ise kamyonun içindeki eşya ile birlikte gemiye yüklenerek taşındığı ve daha sonra kamyonun içindeki eşya ile birlikte gemiden indirilerek karayoluyla taşıma aşamasının gerçekleştirildiği durumda CMR m.2 kapsamında bir taşıma söz konusudur. Bu durumda Türk mahkemeleri CMR’yi uygulayacaktır. Ancak örneğin, gemiyle taşıma sırasında eşyanın hasara uğradığı ve bu hasarın karayolu taşıyıcısının fiil veya ihmalden kaynaklanmadığı bir olayın söz konusu olması durumunda taşıyıcının sorumluluğu CMR hükümlerine göre belirlenmeyecektir. Bunun nedeni CMR m.2 hükmünde başka taşıma araçlarıyla yapılan taşımalarda kayıp, hasar veya gecikmenin meydana gelmesinin karayolu taşıyıcısının fiil veya ihmalden kaynaklanmadığı durumda karayolu taşıyıcısının sorumluluğunun CMR hükümlerine göre tespit edilmeyeceğinin öngörülmesidir. Bu durumda CMR m.2/1 hükmü uyarınca bu taşıma aşamasına ilişkin olarak taşıyıcı ve gönderen arasında taşıma sözleşmesi yapmış gibi değerlendirilerek, bu aşamaya emredici olarak uygulanacak olan hükümlere göre taşıyıcının sorumluluğu tespit edilecektir. Eğer bu aşamaya uygulanacak

¹⁸⁷³ TARMAN, 2015, s. 63.

¹⁸⁷⁴ TARMAN, 2015, s. 56-57.

emredici olarak uygulanacak hükümler bulunmuyor ise bu durumda taşıyıcının sorumluluğu CMR hükümlerine göre tespit edilecektir. Dolayısıyla gemiyle taşıma sırasında eşyanın hasara uğradığı ve bu hasarın karayolu taşıyıcısının fiil veya ihmaliinden kaynaklanmadığı bir olayın söz konusu olmasına ilişkin örnekte taşıyıcının sorumluluğu Lahey Kuralları'na göre belirlenecektir.

CMR m.2 kapsamına girmeyen bir taşımanın söz konusu olması durumunda ise uygulanacak hukuk bakımından belirsizlik bulunmaktadır. Çalışmada incelendiği üzere Lahey Kuralları'nın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanıp uygulanamayacağı konusunda doktrin ve çeşitli mahkeme kararlarında hakim görüş Lahey Kuralları'nın uygulanacağı yönündedir. Bunun nedeni multimodal taşıma belgesinin, Lahey Kuralları m.1(b) hükmü kapsamında olması ve bu hükümde yer alan ifadedir. Ancak doktrinde dikkat çekildiği üzere multimodal taşıma belgesinin, Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde öngörülen benzeri nitelikte emtia senedi kapsamında olması için devredilebilir şekilde düzenlenmiş olması gereklidir. Bu durumda Türk mahkemelerinin multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına Lahey Kuralları'nı uygulamaları gereklidir. Devredilebilir nitelikte olmayan multimodal taşıma belgeleri ise Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde belirtilen benzeri nitelikte emtia senedi olmadığı için Lahey Kuralları'nın kapsamının dışındadır. Lahey Kuralları m.1(c) hükmü uyarınca tarafların yükün güvertede taşınmasını kararlaştırmaları ve yükün güvertede taşınması halinde ve yine bu hüküm uyarınca canlı hayvan taşınması durumunda Lahey Kuralları uygulanmayacaktır. Lahey Kuralları m.1(e) hükmünde taşımanın, malın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması arasındaki zaman olduğu düzenlendiği için malın gemiye yüklenmesinden önceki ve malın gemiden boşaltılmasından sonraki zaman dilimine Lahey Kuralları uygulanmayacaktır.

Multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına İngiliz mahkemeleri tarafından ve ayrıca doktrinde CMR'nin uygulanacağı savunulurken, Alman mahkemeleri ve bazı Hollanda mahkemeleri kararlarında CMR'nin bu durumda uygulanamayacağı savunulmaktadır. Türk doktrininde hakim görüş CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına, o aşamanın iki farklı devlet arasında yapılması şartıyla, CMR'nin uygulanabileceği yönündedir. Çalışmada incelendiği üzere Yargıtay da çeşitli kararlarında bu yönde karar vermiştir ancak ilk derece mahkemelerinde bu durumda CMR'nin uygulanmadığı kararlara da rastlanmaktadır. CMR m.1/1 hükmünde “*The Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road*” ifadesi nedeniyle Alman Federal Yüksek Mahkemesi'nin 2008 tarihli kararında yaptığı yoruma benzer şekilde, bu hükmün lafzı dikkate alındığında CMR'nin sadece karayoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacağı sonucuna varılmaktadır.

Multimodal taşıma sözleşmesi ile karayoluyla taşıma sözleşmesi birbirlerinden farklıdır. Ayrıca yine bu kararın gerekçesine benzer şekilde, CMR'nin uygulanacağı multimodal taşıma m.2 hükmünde düzenlenmiştir ve belirtilen tür bir taşımanın söz konusu olmaması durumunda CMR uygulanmayacaktır. CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanacağına dair bir hüküm CMR'de bulunmamaktadır. Çalışmada incelendiği üzere Lahey Kuralları'nda da bu Kurallar'ın multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanacağına ilişkin açık bir hüküm bulunmamasına rağmen, Lahey Kuralları'nın bu durumda deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanması gerektiğinin savunulmasının nedeni Lahey Kuralları'nda *“in so far as such document relates to the carriage of goods by sea”* ifadesi kullanılırken, CMR'de *“shall apply to every contract for the carriage of goods by road”* ifadesi kullanılmıştır. Buna göre Lahey Kuralları'nda konişmento veya benzeri nitelikte emtia senedinin deniz yoluyla eşya taşımasına ilişkili olduğu sürece uygulanacağı öngörülmekte ancak CMR'de bu Konvansiyon'un karayoluyla eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacağı öngörülmektedir. Diğer bir ifadeyle, Lahey Kuralları m.1(b) hükmü uyarınca Kurallar'ın uygulanabilmesi için taşımanın tamamının deniz yoluyla gerçekleşmesi gerektiği anlamı çıkarılamamaktadır. Ancak CMR m.1/1 hükmünde CMR'nin karayoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmesine uygulanacağı açıkça belirtilmiştir. Karayoluyla taşıma aşaması içeren bir multimodal taşıma sözleşmesi, karayoluyla taşıma sözleşmesi olmadığı için CMR bu taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanamayacaktır. Aksini savunmak CMR m.41 hükmüne de aykırı olacaktır. Ayrıca CMR'de bu Konvansiyon'un hangi tür multimodal taşımalara uygulanacağı açıkça öngörülmüş iken Lahey Kuralları'nda bu yönde bir düzenleme söz konusu değildir. Bu nedenle her ne kadar Lahey Kuralları'nda multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanabilirliği ve CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanabilirliğine ilişkin bir hüküm yer almasa da bu sözleşmelerin belirtilen farklılıkları nedeniyle aynı sonuca ulaşılamamaktadır. Lahey Kuralları, multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanabilirken CMR, multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanamayacaktır. Yine Alman Federal Yüksek Mahkemesi'nin kararında dikkat çekildiği üzere CMR İmza Protokolü'nde kombine taşımayı düzenleyen konvansiyonun oluşturulması yönünde devletlerin müzakere etme taahhüdü yer almaktadır. Dolayısıyla bu tür taşımalar dikkate alınmış ancak CMR m.2 haricinde CMR hükümlerinde bu konuda başka bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bu durum CMR'nin, CMR m.2 hükmü kapsamındaki taşımalar haricinde, bu tür taşımalara uygulanması amacının bulunmadığı şeklinde yorumlanabilir. CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanacağını öngören bir hükme yer verilmemiştir.

Bu konuda açıkça düzenleme öngören çeşitli unimodal taşıma konvansiyonları bulunmaktadır. Hamburg Kuralları m.1/6 hükmü, Varşova Konvansiyonu m.31 hükmü ve Montreal Konvansiyonu m.38/1 hükmü bu tür hükümlere örnektir. Hamburg Kuralları m.1/6 hükmünde taşıma sözleşmesinin deniz yolu ve başka tür bir taşımayı içermesi halinde taşımanın deniz yoluyla taşıma aşaması bu Kurallar bakımından deniz yoluyla taşıma sözleşmesi olarak kabul edilmektedir. Varşova Konvansiyonu m.31/1 hükmünde taşımanın bir aşamasının hava yoluyla ve diğer aşamasının herhangi başka bir taşıma moduyla gerçekleştirildiği kombine taşımanın varlığı durumunda, eğer hava yoluyla taşıma m.1 anlamında taşıma ise bu Konvansiyon hükümlerinin hava yoluyla taşıma aşamasına uygulanacağı düzenlenmiştir. Ayrıca Varşova Konvansiyonu m.18/3¹⁸⁷⁵ hükmünde hava yoluyla taşıma süresinin, karayoluyla, deniz yoluyla, iç su yoluyla taşıma aşamasına uzamayacağını ancak bu taşıma, yükleme, teslim veya aktarma gibi eğer hava yoluyla taşımanın ifası amacıyla gerçekleştiriliyorsa ve zarar meydana gelmiş ise, bu zarar, aksi ispatlanmadığı sürece, hava yoluyla taşıma sırasında gerçekleşen bir olay sonucu olduğu kabul edilmektedir. Montreal Konvansiyonu m.38/1 hükmünde, Varşova Konvansiyonu m.31/1 hükmüne benzer bir hüküm öngörülmüş ve taşımanın bir aşamasının hava yoluyla ve diğer aşamasının herhangi başka bir taşıma moduyla gerçekleştirildiği kombine taşımanın varlığı durumunda, eğer hava yoluyla taşıma m.1 anlamında taşıma ise bu Konvansiyon hükümlerinin, Konvansiyon m.18/4 hükmüne tabi olarak, hava yoluyla taşıma aşamasına uygulanacağı düzenlenmiştir. Montreal Konvansiyonu m.18/4¹⁸⁷⁶ hükmü, Varşova Konvansiyonu m.18/3 hükmüne benzer bir hüküm öngörmektedir. Buna göre hava yoluyla taşıma süresinin, karayoluyla, deniz yoluyla, iç su yoluyla taşıma aşamasına uzamayacağını ancak bu taşıma, yükleme, teslim veya aktarma gibi eğer hava yoluyla taşımanın ifası amacıyla gerçekleştiriliyorsa ve zarar meydana gelmiş ise, bu zarar, aksi ispatlanmadığı sürece, hava yoluyla taşıma sırasında gerçekleşen bir olay sonucu olduğu kabul edilmektedir. Ayrıca Varşova Konvansiyonu'ndan farklı olarak, bu hükümde

¹⁸⁷⁵ Varşova Konvansiyonu m.18/3 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Havayolu ile taşıma süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir hava alanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içine almayacaktır. Bununla birlikte, böyle bir taşıma, havayolu ile taşıma için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, hava yolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu farz olunur.”

¹⁸⁷⁶ Montreal Konvansiyonu m.18/4 hükmü resmi Türkçe çevirisi: “Hava yoluyla taşıma süresi, karada, deniz yoluyla ya da kara içinde su yoluyla havaalanı dışında gerçekleştirilen herhangi taşıma faaliyetini içermez. Eğer, bununla birlikte: yükleme, teslimat ya da aktarma amacıyla bir hava yoluyla taşıma anlaşmasının yerine getirilmesinde bu tür bir taşıma yer alırsa, aksi ispata tabi olacak biçimde, herhangi bir hasarın hava yoluyla taşıma sırasında meydana gelen bir olayın neticesi olduğu varsayılacaktır. Eğer bir taşıyıcı, taraflar arasında hava yoluyla taşıma olacak biçimde anlaşması yapılmış bir taşımanın tamamının ya da bir kısmının nakliyesini, gönderenin izni olmaksızın başka bir nakliye biçimi ile değiştirecek olursa, başka bir nakliye biçimiyle yapılan bu tür bir taşıma hava yoluyla taşıma süreci dahilinde sayılacaktır.”

taşıyıcının, gönderenin onayı olmadan, tarafların taşımının hava yoluyla olması yönünde anlaştıkları kısmın tamamının veya bir bölümünün başka bir taşıma moduyla değiştirilmesi durumunda, bu başka taşıma moduyla gerçekleştirilen kısım hava yoluyla taşıma aşamasının içinde kabul edilmektedir.

Taşıma CMR m.2 kapsamında bir taşıma değil ise ve uyumsuzluğun nedeninin taşımının hangi aşamasında gerçekleştiği tespit edilemiyor ise herhangi bir konvansiyonun uygulama alanı kapsamında olmayacaktır. Çalışmada incelendiği üzere konteynerlerle yapılan taşımalarda örneğin, taşınan eşyanın hasara uğraması durumunda bu olayın karayoluyla taşıma aşamasında veya deniz yoluyla taşıma aşamasında gerçekleştiğini kanıtlamak oldukça güçtür. Taşımaların çoğu konteynerlerle yapılmaktadır. Dolayısıyla bu tür taşımalara uygulanacak hukukun ne olacağı sorusu ile sıkça karşılaşılacaktır. Multimodal taşımaları düzenleyen yürürlükte olan bir milletlerarası konvansiyon bulunmadığı için bu durumda bu sözleşmelere uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilecektir. MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuk Türk hukuku olarak tespit edilir ise TTK m.902-905 hükümleri uygulanacaktır.

B. 1980 TARİHLİ MİLLETLERARASI MULTİMODAL TAŞIMALARA İLİŞKİN BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KONVANSİYONU VEYA ROTTERDAM KURALLARI'NIN YÜRÜRLÜĞE GİRMESİ VE TÜRKİYE'NİN TARAF OLMASI HALİNDE UYGULANACAK HUKUK

1. 1980 Tarihli Milletlerarası Multimodal Taşımalara İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu

Yürürlüğe girmemiş olan Multimodal Taşıma Konvansiyonu, milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmelerini düzenlemektedir. Bu Konvansiyon'un yürürlüğe girme ihtimali üzerinden kırk yılı aşkın bir süre geçtiği için düşük olarak değerlendirilebilir. Ancak yine de yürürlüğe girme ve Türkiye'nin taraf olma ihtimalini göz önünde bulundurarak böyle bir durumda karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespit edilmesi gereklidir. Buna göre Multimodal Taşıma Konvansiyonu m.36/1 hükmü uyarınca Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi için en az otuz ülkenin Konvansiyon'a taraf olması şartı yerine getirilirse ve Türkiye bu Konvansiyon'a taraf olursa, Konvansiyon'un uygulama alanına giren bir uyumsuzluğun bulunması durumunda MÖHUK m.1/2 ve Anayasa m.90/5 hükümleri uyarınca bu Konvansiyon uygulanacaktır. Karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası eşya taşıma sözleşmesi, Konvansiyon m.1/1 anlamında bir

taşımayı öngördüğü için Konvansiyon'un kapsamında olacaktır. Bu durumda Ro-Ro taşımalara dikkat etmek gerekecektir. Konvansiyon m.30/4 hükmünde eğer CMR m.2 kapsamında bir taşıma söz konusu ise, CMR'yi uygulamak zorunda olan devletler bakımından Konvansiyon m.1/1 anlamında bir milletlerarası multimodal taşımanın bulunmadığı düzenlenmiştir. Türkiye, CMR'ye taraf olduğu için CMR m.2 kapsamında bir Ro-Ro taşımaya ilişkin uyuşmazlığın bulunması halinde Türk mahkemeleri bu uyuşmazlığa Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun hükümlerini uygulamayacaktır. Ancak uyuşmazlığa konu taşıma CMR m.2 kapsamında olmayan bir milletlerarası multimodal taşıma ise bu durumda Multimodal Taşıma Konvansiyonu uygulanacaktır. Buna göre örneğin somut olayda eşya, kamyon dan gemiye boşaltılarak aktarılmış ise bu durumda CMR m.2 uygulanmayacak ve Multimodal Taşıma Konvansiyonu uygulanacaktır. Konvansiyon m.28/1 hükmü uyarınca multimodal taşıma sözleşmesi veya multimodal taşıma belgesiyle Konvansiyon'un hükümlerinin aksi kararlaştırılamayacaktır. Bu nedenle bu Konvansiyon yürürlüğe girerse ve Türkiye taraf olursa, Lahey Kuralları ve CMR gibi Konvansiyon'da öngörülen hükümlerin aksi kararlaştırılamayacağı için bu Konvansiyon'un kapsamına giren bir uyuşmazlığın bulunması durumunda taraflar eğer hukuk seçiminde bulunmuşlar ise, hukuk seçimi Konvansiyon'un hükümlerine aykırı olmadığı takdirde uygulama alanı bulacaktır.

2. Rotterdam Kuralları

Yürürlüğe girmemiş olan Rotterdam Kuralları'nda deniz yoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmeleri ve deniz yolu ile birlikte deniz yolu dışında bir başka taşıma modu ile yapılan milletlerarası eşya taşıma sözleşmeleri kapsama alınmıştır. Rotterdam Kuralları yürürlükte olmadığı halde bu Kurallar'ın yürürlüğe girme ihtimalinin kuvvetli olduğunu savunan bir görüş söz konusudur.¹⁸⁷⁷ Çalışmada incelendiği üzere Rotterdam Kuralları'na çeşitli eleştiriler yapılmış ancak destek de söz konusu olmuştur. Bu nedenle Rotterdam Kuralları'nın, Kurallar m.94/1 uyarınca en az yirmi devletin bu Kurallar'a taraf olmasına ilişkin şartın gerçekleşip, Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi ve Türkiye'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olma ihtimali bulunmaktadır. Bu durumda karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmesinden doğan bir uyuşmazlığın varlığında uygulanacak hukuk bakımından çeşitli ihtimaller söz konusudur. Çalışmada belirtildiği üzere Rotterdam Kuralları m.79 hükmünde bu antlaşmada yer alan hükümlerin emredici nitelikte olduğu öngörülmüştür. Bunun istisnası ise m.80 hükmünde belirtilen miktar sözleşmeleri olup, bu sözleşmeler

¹⁸⁷⁷ Bu yönde görüş için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 56.

bakımından sözleşme özgürlüğü söz konusudur. Rotterdam Kuralları m.89 hükmünde diğer sözleşmelerin feshi ihbarı düzenlenmiş ve buna göre Rotterdam Kuralları'na devletin taraf olmasıyla m.89/1¹⁸⁷⁸ hükmünde Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'na ilişkin feshe ve m.89/2¹⁸⁷⁹ hükmünde Hamburg Kuralları'na ilişkin feshe yönelik düzenlemeler söz konusudur. Hazırlık çalışmaları sırasında, iki devletin aynı konvansiyona taraf olması ve bir tanesinin daha sonra bu yeni konvansiyona taraf olması durumunda yeknesaklığa ilişkin eksiklik söz konusu olacağı yönünde eleştiri söz konusu olsa da¹⁸⁸⁰, devletin bir konvansiyona taraf olması durumunda, o konvansiyonun, devletin aynı konuya ilişkin bir başka konvansiyona taraf olmasının devam etmesi yönünde izin vermesinin sıra dışı olacağı¹⁸⁸¹ savunulmuştur. Türkiye, Lahey Kuralları'na taraf olduğu için eğer Rotterdam Sözleşmesi yürürlüğe girer ise ve Türkiye, Rotterdam Kuralları'na taraf olur ise bu durumda Lahey Kuralları feshedilecek ve bu fesih Rotterdam Kuralları m.89/1 hükmü uyarınca Rotterdam Kuralları'nın Türkiye'de yürürlüğe girdiği tarihten itibaren hüküm ifade edecektir.

a. Rotterdam Kuralları m.26 Hükmü İncelemesi

aa. Hazırlık Çalışmaları

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında kayıp, hasar, gecikmenin deniz yoluyla taşıma aşamasından önce veya sonra gerçekleşen bir taşıma aşamasında meydana gelmesi durumunda hangi hükümlerin uygulanacağı madde 4.2.1 hükmünde düzenlenmiş ve hükme ilişkin açıklamaya yer verilmiştir. Buna göre hasarın taşımanın birden çok aşamasında meydana

¹⁸⁷⁸ Rotterdam Kuralları m.89/1: “A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.”

¹⁸⁷⁹ Rotterdam Kuralları m.89/2: “A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.”

¹⁸⁸⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twentieth session (Vienna, 15-25 October 2007), Forty-first session, New York, 16 June-11 July 2008, A/CN.9/642, s. 50, para. 222 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/879/10/PDF/V0787910.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 30.06.2023.

¹⁸⁸¹ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twentieth session (Vienna, 15-25 October 2007), Forty-first session, New York, 16 June-11 July 2008, A/CN.9/642, s. 50, para. 223 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/879/10/PDF/V0787910.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 30.06.2023.

gelmesi durumunda veya hasarın ya da kaybın hangi aşamada meydana geldiği kanıtlanamadığı durumda bu Taslak Belgesi'nin kapıdan kapıya taşımaya öncelikle uygulanacağı belirtilmiştir.¹⁸⁸² Taraf devletlerin kara taşımacılığına ilişkin ulusal hukuk hükümlerinin öncelikle uygulanması durumunda ise Taslak Belgesi'nin yeknesak uygulanabilirliğinin daha da sınırlandırılacağı ifade edilmiştir.¹⁸⁸³ CMR'nin taşıma belgesine ilişkin şartlarının taşıyıcı ve alt taşıyıcı arasındaki sözleşme bakımından geçerli olacağı ancak Taslak Belgesi'nin uygulandığı esas taşıma sözleşmesi bakımından aranan belge veya elektronik kayıt ile bağdaşmayacağı belirtilmiştir.¹⁸⁸⁴ Bir diğer örnek olarak, CMR m.12-14 hükümleri arasında düzenlenen taşıyıcıya talimat verme hakkına ilişkin olup, bu hükümlerin taşıyıcının gönderen olduğu durumda taşıyıcı ve alt taşıyıcı arasındaki sözleşmeye uygulanacağı, esas taşıma sözleşmesi bakımından ise Taslak Belgesi'nin uygulanacağından bahsedilmiştir.¹⁸⁸⁵ Bu hükümde “*cause*”, “*detect*”, “*occur*” ifadeleri arasında seçim yapılması gerektiği belirtilmiş, tespit anlamına gelen “*detect*” ifadesinin kullanılmasının hasarın genelde teslimden sonra tespit edilmesi nedeniyle adil bir sonucun söz konusu olmayacağı, neden olmak anlamına gelen “*cause*” ifadesinin kullanılmasına itiraz edilmesinin nedeni olarak nedensellik bağına ilişkin sorunun bu Taslak Belgesi'nin mi yoksa başka bir konvansiyonun hükümlerinin mi uygulanacağını belirlemeden önce çözülmesi gerektiği, meydana gelmek anlamına gelen “*occur*” ifadesinin ise daha adil sonuçlar doğurmasının beklenebileceği çünkü hasarın meydana geldiği yerin olgusal bir durum olduğu, ortaya konmasının daha kolay olduğu savunularak bu ifadenin önerildiği ve madde 4.2.1 hükmünde bu şekilde öngörüldüğüne yer verilmiştir.¹⁸⁸⁶ UNECE, Taslak Belgesi'nin sorumluluğa ilişkin hükümlerin deniz yoluyla taşımaya ilişkin bakış açısıyla tasarlandığı için bu hükümlerin hasarın yerinin tespit edilemediğinde

¹⁸⁸² United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 21-22, para. 49 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁸³ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 22, para. 50 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁸⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 22, para. 52 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁸⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 22, para. 52 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁸⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 22-23, para. 53 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

uygulanmasını eleştirmiştir.¹⁸⁸⁷ Deniz yoluyla taşımaya ilişkin sorumluluk hükümlerinin karayoluyla, demiryoluyla, iç su yoluyla yapılan taşıma aşamalarına uygulanabileceğini ancak Taslak Belgesi'nin sadece deniz taşımacılığına ilişkin çıkarları yansıtmakta olduğunu, deniz yoluyla taşımanın dışındaki taşıma aşamalarında yer alan tarafların görüşlerinin dikkate alınmadığı belirtilerek bu yaklaşımın sorgulanabilir olduğunu savunmuştur.¹⁸⁸⁸ UNCTAD da benzer şekilde madde 4.2.1 hükmünün birbirini tamamlanması yönünde tasarlanmamış farklı rejimlerin uygulanması sonucuna neden olabileceği ve bunun da karışıklığa yol açabileceği, bu nedenle bu hükmün kaldırılması gerektiğini savunmuştur.¹⁸⁸⁹ Belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında eşyanın taşımanın hangi aşamasında kaybolduğunun veya hasara uğradığının tespit edilemediği durumda hangi kuralların uygulanacağı madde 18/2 hükmünde düzenlenmiş olup, buna göre bu yerin tespit edilememesi durumunda taşımanın farklı aşamalarına ilişkin milletlerarası ve ulusal hukukun hükümlerinden en yüksek sorumluluk limitinin uygulanması gerektiği öngörülmüştür.¹⁸⁹⁰ Hasarın meydana geldiği yerin tespit edildiği durumda ve tespit edilemediği durumda farklı sorumluluk limitlerinin uygulanması Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nda ve UNCTAD/ICC Kuralları'nda kabul edilmiş ve bu nedenle m.18/2 hükmünün Taslak Belgesi'nde kalması önerilmiştir.¹⁸⁹¹ Ancak bu hükmün kaldırılması yönünde de güçlü bir destek de söz konusu olmuştur.¹⁸⁹² Taslak Belgesi'nde deniz yoluyla taşıma aşamasına ağırlığın verildiği ve bu yaklaşım ile hasarın meydana geldiği yerin tespit edilemediği durumda sorumluluk limitinin deniz yoluyla taşıma

¹⁸⁸⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 4-5, para. 13 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁸⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 4-5, para. 13 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁸⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 18, para. 44 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁹⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 14, para. 43 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁸⁹¹ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 14, para. 45 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁸⁹² United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 14, para. 47 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

aşaması için öngörülen limit olması yönünde bir görüş söz konusudur.¹⁸⁹³ Ayrıca bu hükümle hasarın meydana geldiği yerin tespit edildiği ve tespit edilemediği durum arasında yapay bir ayrımın çizildiğine dikkat çekilmiş ve risklerin, taşınan eşyanın değerinin, tarafların aynı olması gibi örneklerle yer verilmiştir.¹⁸⁹⁴ Eşyanın hasara uğradığı yer genelde tespit edilemediği için taslakta yer alan bu maddedeki istisnanın kural haline gelebileceğinden bahsedilmiştir.¹⁸⁹⁵ Rotterdam Kuralları m.26 hükmü doktrinde çeşitli tartışmalara neden olmuştur. Bu tartışmalar Rotterdam Kuralları taslak halindeyken başlamıştır. Örneğin, International Multimodal Transport Association Konferansı'nda Rotterdam Kuralları m.26 hükmünün multimodal taşımaya uygulanacak hukuki rejim bakımından mevcut olan belirsizliği daha da artırdığı savunulmuştur.¹⁸⁹⁶ Bunun nedeninin ise örneğin, kayıp yeri tespit edildiğinde ve o aşama bakımından uygulanacak milletlerarası bir rejimin bulunması durumunda bu milletlerarası rejimin taşıyıcının sorumluluğu, sorumluluk limitleri, yargı yoluna başvurma sürelerine ilişkin hükümlerinin, diğer konularda ise Rotterdam Kuralları'nın uygulanmasıyla birbirleriyle birlikte çalışmasının tasarlanmadığı iki farklı rejimin multimodal taşımaya uygulanması söz konusu olacaktır.¹⁸⁹⁷ Bu durumun ulusal mahkemelerin, konvansiyonların hangi hükmünün uygulanacağını tespit etmelerinin güçleşeceği ve böylece yeknesak yorumun engelleneceği belirtilmiştir.¹⁸⁹⁸ Kayıp yerinin tespit edilemediği veya taşıma aşamasına uygulanacak milletlerarası düzenlemenin bulunmaması durumunda Taslak Konvansiyon'un, deniz yoluyla

¹⁸⁹³ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 15, para. 47 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁸⁹⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 15, para. 49 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁸⁹⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544, s. 15, para. 49 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁸⁹⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 3, para. 8 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁹⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 3, para. 8 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁸⁹⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 3, para. 8 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

taşıma aşaması kısa olsa bile, deniz yoluna ilişkin karışık sorumluluk sisteminin bütün taşımaya uygulanacağına yer verilmiş ve bu durumun konteynerlerle taşınan eşyalar bakımından kayıp yerinin tespit edilmesinin zorluğu ve unimodal konvansiyonların genelde global olarak uygulanmamaları nedenleriyle çoğunlukla söz konusu olacağı ifade edilmiştir.¹⁸⁹⁹ International Road Transport Union da bu hükümde sınırlı ağ sistemi benimsenmesi ile diğer milletlerarası sözleşmeler ile ihtilafa neden olacağını ve genel antlaşma hukukuna aykırı olacağını savunmuştur.¹⁹⁰⁰ Bu eleştiriye karşı, Taslak Konvansiyon'un, örneğin CMR'nin kapsamına giren taşıma sözleşmesinden farklı bir sözleşmeye uygulandığı sürece taslakta yer alan hükmün uygulanacak sorumluluk rejimini düzenleyen bir hüküm olarak görülmesinin gerekli olduğu, başka bir konvansiyonun sorumluluk rejimine ilişkin değişiklik yaptığı yönünde ise değerlendirilmemesi gerektiği belirtilmiştir.¹⁹⁰¹ Bir diğer eleştiri ise sınırlı ağ sisteminin pratik işleyişine ilişkin olup, Taslak Belgesi'nin hükümlerinin deniz yoluyla taşıma aşaması dışındaki taşıma aşamalarına uygulanmasına neden olabileceği ve taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı veya yargı yoluna başvurma süresi dışında Taslak Belgesi'nin hükümlerinin uygulanmasıyla birbirlerini tamamlamak üzere tasarlanmamış olan farklı rejimlerin bir arada olmasının taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk bakımından belirsizliğe neden olduğu ve ayrıca her zaman taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı veya yargı yoluna başvurma süresine ilişkin hükümler ile diğer hükümleri net bir şekilde ayırmanın mümkün olmadığına yer verilmiştir.¹⁹⁰² Bu eleştiriye yönelik ise bu hükümde benimsenen sınırlı ağ sisteminin yeni olmadığı, sıkça kullanılan COMBICONBILL metninde yer alan çeşitli hükümler ile sınırlı ağ sisteminin benimsendiği, her ne kadar Taslak Belgesi'nde yer alan hüküm, COMBICONBILL hükümlerinden farklı olsa da Taslak Belgesi'ndeki hükmün sektör

¹⁸⁹⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97, s. 3-4, para. 9 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁰⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Relation with other conventions, Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006, A/CN.9/WG.III/WP.78, s. 6, para. 20 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/571/76/PDF/V0657176.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁰¹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Relation with other conventions, Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006, A/CN.9/WG.III/WP.78, s. 7, para. 22 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/571/76/PDF/V0657176.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁰² United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Relation with other conventions, Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006, A/CN.9/WG.III/WP.78, s. 6-7, para. 21 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/571/76/PDF/V0657176.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

standardı ile uyumlu olduğu belirtilmiştir.¹⁹⁰³ Buna göre Taslak Belgesi'nde yer alan bu hükmün, CMR hükümlerinin CMR'de izin verildiği durumlar dışında değiştirilemeyeceğini öngören CMR m.1/5 hükmüne ve bazı durumlar haricinde çok taraflı bir antlaşmanın sadece bazı tarafları arasında değiştirilemeyeceğini düzenleyen VCLT m.41/1 hükmüne aykırılık oluşturduğu ifade edilmiştir.¹⁹⁰⁴ CMR'ye taraf bir devletin bu Taslak Konvansiyon'a taraf olması durumunda belirtilen bu hükümleri ihlal edeceği belirtilmiştir.¹⁹⁰⁵ Bu eleştiriye yanıt olarak ise Taslak Konvansiyon'un uygulanmasının öngörüldüğü taşıma sözleşmesi türü ile CMR'nin uygulama alanına giren taşıma sözleşmesinin farklı olduğuna yer verilmiştir.¹⁹⁰⁶

Rotterdam Kuralları m.26 hükmünde ulusal hukuka da gönderme yapılması gerekip gerekmediği konusunda da tartışmalar söz konusu olmuştur. Bu hükme¹⁹⁰⁷ ilişkin hazırlık çalışmaları sırasında Avustralya, Kanada, Çin, Finlandiya, Hindistan, Almanya, Mısır delegasyonları hükümde ulusal hukuka da yer verilmesi gerektiğini savunmuşlardır.¹⁹⁰⁸ Örneğin, Mısır delegasyonu, deniz yolu taşıma aşaması dışındaki taşıma aşamasına ulusal hukukun uygulanması gerektiği, Taslak Konvansiyon'un ise sadece deniz yolu taşıma aşamasına uygulanması gerektiğini belirtmiştir.¹⁹⁰⁹ Almanya, hasarın meydana geldiği yerin belli olması durumunda bu konvansiyonun hükümlerinin diğer konvansiyon hükümlerine nazaran belli şartlar altında öncelikli olarak uygulanmayacağına ilişkin hükmün yeterli olmadığı, hasarın meydana geldiği yerin belli olması durumunda taşımanın o aşamasına uygulanması gereken ulusal hukukun uygulanması gerektiği yönündeki görüşüne ayrıca

¹⁹⁰³ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Relation with other conventions, Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006, A/CN.9/WG.III/WP.78, s. 8-9, paras. 26-27 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/571/76/PDF/V0657176.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁰⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Relation with other conventions, Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006, A/CN.9/WG.III/WP.78, s. 6, para. 20 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/571/76/PDF/V0657176.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁰⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006), Fortieth session, Vienna, 25 June-12 July 2007, A/CN.9/616, s. 49-50, para. 217 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/586/90/PDF/V0658690.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 05.07.2023.

¹⁹⁰⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006), Fortieth session, Vienna, 25 June-12 July 2007, A/CN.9/616, s. 50, paras. 218, 220 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/586/90/PDF/V0658690.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 05.07.2023.

¹⁹⁰⁷ İncelenen hazırlık çalışmasında bu madde 27. maddedir.

¹⁹⁰⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 2-3, paras. 1-4, 7, 9, 17 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁰⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, para. 17 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

taslağın hükümlerine ilişkin yaptığı yorumlarda daha önce de belirtmiştir.¹⁹¹⁰ Buna karşılık, Amerika Birleşik Devletleri ve İtalya delegasyonları ise bu hükümde ulusal hukuka yer verilmemesi gerektiğini savunmuşlardır.¹⁹¹¹ Amerika Birleşik Devletleri delegasyonu taslak hükmün bir uzlaşısı sonucu ortaya çıktığını ve bu nedenle hükümde ulusal hukuka göndermeye yer vermenin uygun olmayacağını savunurken¹⁹¹², İtalyan delegasyonu ise bu hükümde ulusal hukuka gönderme yapılması durumunda Konvansiyon'un uygulama alanına ilişkin kesinliğinin yok olacağını, farklı ulusal hukukların hükümlerinin milletlerarası alanda bilinmediğini, devletler tarafından bu hükümlerin değiştirilebileceğini, bu nedenle taşıyan ve taşıtan arasındaki sözleşmeye hangi kuralların uygulanacağına ilişkin belirsizliğin söz konusu olacağını ifade etmiştir¹⁹¹³. Belarus delegasyonu da İtalyan delegasyonuna katıldığını belirterek, ulusal hukuka ilişkin bir ihtirazi kaydın söz konusu olmasının Taslak Konvansiyon'un istikrarını etkileyeceğine yer vermiştir.¹⁹¹⁴ İngiltere, Fransa, İspanya, Yunanistan, Şili, İsviçre delegasyonları da hükmün değişmemesi gerektiğini belirtmişlerdir.¹⁹¹⁵ Norveç delegasyonu, hükümde ulusal hukuka gönderme yapılmasını tercih edeceğini ancak hüküm bir uzlaşmayı temsil ettiği için Amerika Birleşik Devletleri delegasyonuna katıldığını ifade etmiştir.¹⁹¹⁶ Bu maddenin içeriği bu şekilde kabul edilmiştir.¹⁹¹⁷ Ayrıca ICS, BIMCO, International Group of P&I Clubs, hükümde ulusal hukuka gönderme yapılmaması gerektiği, kolayca tespit edilebildikleri için milletlerarası konvansiyon veya belgelerin hükümlerinin

¹⁹¹⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, Forty-first session, New York, 16 June-3 July 2008, A/CN.9/658/Add.11, s. 4, para. 11 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/86/PDF/V0853886.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹¹¹ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, paras. 11-12 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹¹² United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, para. 11 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹¹³ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, para. 13 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹¹⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3-4, para. 20 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹¹⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, paras. 16, 18 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹¹⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, para. 15 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹¹⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 4, para. 24 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

öncelikli olarak uygulanmasının düzenlenmesi gerektiği, ulusal hukukun hükümlerinin öncelikli olarak uygulanması durumunda ise taşıyanın veya taşıtanın sorumluluğu bakımından belirsizlik yaratacağı görüşündelerdir.¹⁹¹⁸

Hazırlık çalışmalarında bu tartışmanın yanı sıra madde hükmünde Taslak Konvansiyon'un hükümlerinin öncelikli olarak uygulanmayacağı durumları ifade etmek için yer alan "*prevail*" ifadesi yerine Taslak Konvansiyon'un hükümde belirtilen durumlarda uygulanmayacağını öngören bir ifadenin kullanılması Alman delegasyonu tarafından önerilmiştir.¹⁹¹⁹ Bunun nedeni ise hükmün kanunlar ihtilafı kuralı olmamasına rağmen, hükümde yer alan "*prevail*" ifadesinin yanıltıcı olabileceğidir.¹⁹²⁰ Buna göre "*prevail*" ifadesi yerine "*apply*" ifadesinin kullanılmasının bu maddenin kanunlar ihtilafı maddesi olmadığını netleştireceğine, hasarın nerede meydana geldiğinin bilinmesi ve başka bir milletlerarası belgenin uygulanacağı bir aşamada meydana gelmesi durumunda o belgenin hükümlerinin uygulanacağına yer vermiştir.¹⁹²¹ Almanya, "*do not prevail*" ifadesinin yanlış anlaşılacağı ve bu ifade yerine "*do not apply*" ifadesine yer verilmesi yönündeki görüşünü daha önce Taslak Konvansiyon hükümlerine ilişkin yaptığı yorumlarda da ayrıca belirtmiştir.¹⁹²² İsviçre delegasyonu da Alman delegasyonuna katıldığını belirterek, maddenin kanunlar ihtilafı hükmü olmadığı için "*do not prevail*" ifadesi yerine başka bir ifadenin bulunması gerektiğini savunmuştur.¹⁹²³ Buna karşılık Hollanda, Belarus, Japonya ise madde hükmünde yer alan "*do not prevail*" ifadesinin doğru bir ifade olduğu görüşündelerdir.¹⁹²⁴ Bu tartışmaların sonunda madde hükmünün aynı şekilde

¹⁹¹⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments of the International Chamber of Shipping (ICS), BIMCO and the International Group of P&I Clubs on the draft convention, Nineteenth session, New York, 16-27 April 2007, A/CN.9/WG.III/WP.87, s. 3 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/815/90/PDF/V0781590.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹¹⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, para. 10 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹²⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, para. 10 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹²¹ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 4, para. 22 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹²² Bu yöndeki görüşü için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, Forty-first session, New York, 16 June-3 July 2008, A/CN.9/658/Add.11, s. 4, para. 11 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/86/PDF/V0853886.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹²³ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3, para. 18 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹²⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 3-4, paras. 19-21 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

kalmasına karar verilmiştir.¹⁹²⁵ Dolayısıyla “*apply*” ifadesine yer verilmemiştir. ICS, BIMCO, International Group of P&I Clubs tarafından Taslak Konvansiyon’un çeşitli hükümlerine ilişkin belirttikleri görüşlerde madde 26 hükmü için “*olay veya hal*” anlamına gelen “*event or circumstance*” kelimeleri yerine “*oluş*” anlamına gelen “*occurrence*” kelimesinin kullanılması gerektiğini belirtmişlerdir.¹⁹²⁶ Bunun nedenlerinin ise “*hal*” anlamına gelen “*circumstance*” anlamına gelen kelimesinin kapsamının çok geniş olması ve “*olay veya hal*” kelimelerinin her ikisinin de kullanılmasının gereksiz olduğu şeklinde ifade edilmiştir.¹⁹²⁷

Hollanda, örneğin kapıdan kapıya taşımada devredilebilir bir belgenin düzenlenmesi durumunda bu belgenin karayoluyla taşımanın başlamasıyla birlikte devredilemez hale mi geleceğini sormuştur.¹⁹²⁸ Bir diğer örnek olarak ise CMR’de gönderen ve alıcının talimat hakkının belirli bir belgenin düzenlenmesine bağlı olduğu ve bu nedenle CMR’nin, Rotterdam Kuralları taslağından oldukça farklı olduğuna değinilmiştir.¹⁹²⁹ Taslağın sözleşmesel konularda deniz ticareti sözleşmesine ilişkin hukuku, teamülleri ve pratikleri yansıttığını belirtmiştir.¹⁹³⁰ Bu nedenle de bu tür konularda başka taşıma konvansiyonlarına öncelik verilmesinden başka bir seçeneğin bulunmadığı ifade edilmiştir.¹⁹³¹ Hollanda, ihtilafların kaçınılmaz olduğunu, her

¹⁹²⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 6, para. 49 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹²⁶ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments of the International Chamber of Shipping (ICS), BIMCO and the International Group of P&I Clubs on the draft convention, Nineteenth session, New York, 16-27 April 2007, A/CN.9/WG.III/WP.87, s. 2 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/815/90/PDF/V0781590.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹²⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments of the International Chamber of Shipping (ICS), BIMCO and the International Group of P&I Clubs on the draft convention, Nineteenth session, New York, 16-27 April 2007, A/CN.9/WG.III/WP.87, s. 2 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/815/90/PDF/V0781590.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹²⁸ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 4, para. 4 (12) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁹²⁹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 4-5, para. 4 (12) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁹³⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 5, para. 4 (12) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁹³¹ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 5, para. 4

taşıma konvansiyonunun yeterli seviyede kabulü için belirli bir tür taşımanın teamüllerini ve pratiklerini yansıtmayı gerektirdiğini ancak nihai amacın multimodal taşıma sözleşmesi için kalıcı bir çözüm oluşturmak olduğunu savunmuştur.¹⁹³² Hazırlık çalışmaları sırasında, taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı, yargı yoluna başvurma süresine ilişkin konuların dışında Taslak Konvansiyon'un hükümlerine öncelik verilmesinin nedeninin ticarete kesinliğin sağlanması olduğu belirtilmiş, taşımanın taşıma belgesine ilişkin yönlerinin sabit kalması ve Taslak Konvansiyon'un hükümlerine tabi olması gerektiğine, örneğin, devredilebilir taşıma belgesinin söz konusu olduğu durumda taşımanın karayoluyla taşıma aşaması bakımından CMR kapsamında devredilemez hale dönüşmesi ile istikrarsızlığın söz konusu olacağına yer verilmiştir.¹⁹³³ Aynı argümanların talimat verme hakkı ve kontrol hakkı bakımından da ileri sürülebileceği belirtilmiştir.¹⁹³⁴ Rotterdam Kuralları m.26 hükmü ile ilgili vurgulanması gereken bir diğer konu da, hükümde yer alan “*international instrument*” ifadesine bilinçli olarak yer verildiği, “*convention*” kelimesinin “*instrument*” kelimesi ile değiştirildiğidir çünkü bölgesel kuruluşların emredici düzenlemelerinin kapsanması istenmektedir.¹⁹³⁵

(14) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁹³² United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33, s. 5, para. 15 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

¹⁹³³ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006), Fortieth session, Vienna, 25 June-12 July 2007, A/CN.9/616, s. 51, para. 222 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/586/90/PDF/V0658690.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 05.07.2023.

¹⁹³⁴ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006), Fortieth session, Vienna, 25 June-12 July 2007, A/CN.9/616, s. 51, para. 222 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/586/90/PDF/V0658690.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 05.07.2023.

¹⁹³⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Nineteenth session, New York, 16-27 April 2007, A/CN.9/WG.III/WP.81, s. 25, dn. 88 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/807/35/PDF/V0780735.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022. Hazırlık çalışmaları sırasında bu hükümde “*international convention [or national law]*” ifadesi için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.32, s. 17 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/877/01/PDF/V0387701.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022. 2005 yılında da taslak m.27 hükmünde “*international convention [or national law]*” kavramına yer verilmiştir. Bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Sixteenth session, Vienna, 28 November-9 December 2005, A/CN.9/WG.III/WP.56, s. 28 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022. Daha sonra hazırlık çalışmaları sırasında Taslak Belgesi'nde taslak m.27 hükmünde “*milletlerarası belge*” kavramına ve taslak m.85 hükmünde “*milletlerarası konvansiyon*” kavramlarına bilinçli olarak yer verildiğine, bu farklılığın bilinçli olduğuna çünkü ilgili her milletlerarası belgenin, milletlerarası konvansiyon kapsamında olmadığına dair bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twenty-first session (Vienna, 14-25 January 2008), Forty-first session, New York, 16 June-11 July

bb. Rotterdam Kuralları m.26

Rotterdam Kuralları m.26¹⁹³⁶ hükmü uyarınca eşyanın zıyaı, hasarı veya teslim edilmesinde gecikmeye neden olan olay veya halin, taşıyanın sorumluluk süresi içinde ancak eşyanın münhasıran gemiye yüklenmesinden önce veya münhasıran gemiden boşaltılmasından sonra gerçekleşmesi durumunda Rotterdam Kuralları, zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayın gerçekleştiği zaman yürürlükte olan başka bir milletlerarası belge yerine m.26(a), m.26(b) ve m.26(c) hükümlerinde öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde öncelikli olarak uygulanmayacaktır.¹⁹³⁷ Öncelikle dikkat etmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları m.26(a) hükmünde öngörülen şartların sağlanması durumunda milletlerarası belgenin (*international instrument*) öncelikli olarak uygulanacağına yer verilmiştir. Çalışmada Rotterdam Kuralları'nın hazırlık aşamasında "*international instrument*" kavramına neden yer verildiği incelenmiştir. Doktrinde de bu hükümde milletlerarası konvansiyonlar yerine milletlerarası belgelerden bahsedilmesinin nedeninin AB'nin taşımacılıkla ilgili Tüzükleri gibi bölgesel kuruluşların

2008, A/CN.9/645, s. 23, para. 84 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/507/44/PDF/V0850744.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında Rotterdam Kuralları m.26 hükmünde ulusal hukuka da gönderme yapıp yapılmamasına ilişkin tartışmada "*ulusal hukuk*" ifadesinin bulunmaması yönünde güçlü bir destek olduğuna dair bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its nineteenth session (New York, 16-27 April 2007), Fortieth session, Vienna, 25 June-12 July 2007, A/CN.9/621, s. 45, para. 188 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/837/76/PDF/V0783776.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹³⁶ Rotterdam Kuralları m.26: "*When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay: (a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;*

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument."

¹⁹³⁷ Rotterdam Kuralları m.26 hükmünün Türkçe çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 167. Rotterdam Kuralları m. 26 hükmü incelemesi için bkz. COŞKUN, 2018, s. 193-198; SPANJAART, 2017, s. 200-203; LEGROS, 2012, s. 729-735; HASHMI, 2012, s. 232-234; HOEKS, 2010, s. 338-341, 368-370, 371-375; Francesco BERLINGIERI, "Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules", Colloquium of the Rotterdam Rules, (2009), s. 4-12 <https://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2021; VAN DER ZIEL, 2009, s. 982-989; BERLINGIERI, A Comparative Analysis, 2009, s. 53-54. Rotterdam Kuralları m. 26 hükmünün pratikte nasıl uygulanacağını gösterir şekilde varsayımsal olaylar için bkz. FUJITA, 2009, s. 360-364. Rotterdam Kuralları m.26 hükmünün kanunlar ihtilafı kuralı olmadığı yönünde bkz. SPANJAART, 2017, s. 201. Rotterdam Kuralları m.26 hükmünün başlangıçta kanunlar ihtilafı kuralı olarak görüldüğü ancak tasarı sürecinin tamamlanmasıyla kanunlar ihtilafı kuralının m.82 olduğu m.26 hükmünün ise yükleme ve boşaltmadan sonraki rejimi düzenleyerek farklı bir amaca hizmet ettiğine dair bkz. Christopher HANCOCK, "Multimodal Transport under the Convention" in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 47. Rotterdam Kuralları m.26 ve m.82 hükümleriyle Rotterdam Kuralları'nın öncelikle uygulanıp uygulanamayacağı konusunda değerlendirme için bkz. HOEKS, 2010, s. 396-401.

emredici düzenlemelerini kapsamak olduğuna yer verilmiştir.¹⁹³⁸ Rotterdam Kuralları m.26(a) hükmünde eşyanın zıyayı, hasarı veya gecikmesine neden olan olayın gerçekleştiği taşıma aşamasına ilişkin olarak taşıtanın taşıyanla arasında ayrı ve doğrudan bir taşıma sözleşmesinin bulunması ihtimalinde, ilgili milletlerarası belge hükümlerinin taşıyanın bütün faaliyetlerine veya bir kısmına uygulanabilir olması durumunda Rotterdam Kuralları'nın öncelikli olarak uygulanmayacağı düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları m.26(b) hükmünde milletlerarası sözleşmenin taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı veya yargı yoluna başvurma süresi hakkında özel hükümler içermesi halinde Rotterdam Kuralları'nın öncelikli olarak uygulanmayacağı öngörülmüştür. Rotterdam Kuralları m.26(c) hükmünde milletlerarası belgeden, tamamen veya taşıtanın zararına olacak şekilde sözleşme yoluyla ayrılmanın mümkün olmaması durumunda Rotterdam Kuralları'nın öncelikli olarak uygulanmayacağı düzenlenmiştir.

Deniz yoluyla taşıma aşaması dışında gerçekleşen olay veya durumun eşyanın zıyaa veya hasara uğramasına neden olması veya katkıda bulunmasının ise yeterli olmadığı belirtilmiştir.¹⁹³⁹ Bu nedenle eşyanın münhasıran gemiye yüklenmesinden önce veya münhasıran gemiden boşaltılmasından sonra olayın gerçekleşmesi halinde Rotterdam Kuralları öncelikli olarak uygulanmayacaktır. Rotterdam Kuralları hazırlık aşamasında neden “*occur*” kavramının seçildiği çalışmada incelenmiştir. Doktrinde de Rotterdam Kuralları m.26 hükmüne ilişkin hazırlık çalışmalarında seçimin, “*detected*”, “*caused*” veya “*occurred*” kavramları arasında yapıldığına ve sonunda daha kolay belirlenebileceği ve daha adil sonuçlar doğuracağı nedenleriyle “*occurred*” kavramının seçildiğine yer verilmiştir.¹⁹⁴⁰ Zarar, deniz yoluyla taşıma hariç olmak üzere, taşımanın hangi aşamasında gerçekleştiği tespit edilebiliyorsa, tarafların taşıma sözleşmesine dahil ettiği veya o aşamaya ilişkin zorunlu olarak uygulanacak milletlerarası unimodal konvansiyon uygulanacaktır.¹⁹⁴¹ Belirtmek gerekir ki, taşıma aşamasının milletlerarası belgenin uygulama alanına giriyor olması gereklidir. Yürürlükte olan taşıma konvansiyonlarının milletlerarası taşımalara uygulanması nedeniyle taşıma aşamasının uluslararası olması gerektiği belirtilmiştir.¹⁹⁴² Ayrıca doktrinde Rotterdam Kuralları m.26 hükmünde, CMR m.2 hükmünde olduğu gibi varsayımsal sözleşmeden bahsedildiği ve

¹⁹³⁸ NIKAKI, 2010, s. 29, dn. 157. Milletlerarası belge kavramının AB Tüzüğü veya Direktifi kapsadığına dair ayrıca bilgi için bkz. COŞKUN, 2018, s. 194, dn. 656; SÖZER, 2011-2012, s. 495; VAN DER ZIEL, 2009, s. 984, dn. 6. Bu alışılmadık kavram ile multimodal taşıma alanında olası bir AB Tüzüğü'nün tahmin edildiğine dair bkz. De WIT, 2010, s. 95, para. 5. 20.

¹⁹³⁹ FUJITA, 2009, s. 362.

¹⁹⁴⁰ VAN DER ZIEL, 2009, s. 985-986.

¹⁹⁴¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 55.

¹⁹⁴² VAN DER ZIEL, 2009, s. 984.

problemin her iki hükümde de bu sözleşmenin hangi koşullarla yapıldığının düzenlenmemesi olduğu belirtilmiştir.¹⁹⁴³ Ancak Lahey Kuralları ve Lahey-Visby Kuralları'nın konişmentonun düzenlenmesini öngören spesifik uygulama alanı nedeniyle CMR m.2'de bu problemin çıktığına, Rotterdam Kuralları m.26 hükmünde öngörülen diğer konvansiyonların bu şekilde belgeye dayalı bir şartının bulunmadığına yer verilmiş ve bu nedenle m.26 hükmünün uygulanması için alt taşıma sözleşmesi ile nesneleştirilmiş varsayımsal sözleşme ile arasında bir ayırımın yapılmasına gerek olmayabileceği belirtilmiştir.¹⁹⁴⁴

Taşıyanın sorumluluğu bakımından Rotterdam Kuralları m.26 hükmünde sınırlı ağ sistemi benimsenmiştir.¹⁹⁴⁵ Doktrinde mahkemelerin, Rotterdam Kuralları'nı uygularken karşılaştığı zor bir görevden bahsedilmiştir.¹⁹⁴⁶ Buna göre örneğin, eşya deniz yoluyla taşıma aşaması dışında zıyaa uğramışsa ve bu aşamaya milletlerarası unimodal taşıma sözleşmesi uygulanabiliyorsa, taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı, yargı yoluna başvurma süresine ilişkin unimodal taşıma konvansiyonun hükümleri ve bunların dışındaki konularda Rotterdam Kuralları uygulanacaktır.¹⁹⁴⁷ Doktrinde bu nedenle mahkemelerin pek çok maddi kuralın karışık bir birleşimini uygulayacakları belirtilmiştir.¹⁹⁴⁸ Taşıyanın sorumluluğunu dolaylı olarak etkileyebilecek yetki, taşıma belgesi, müteakip taşıyanlar gibi konuların ise dahil edilmediği ve bu nedenle bu konularda her zaman Rotterdam Kuralları'nın öncelikli olacağı belirtilmiştir.¹⁹⁴⁹ Dolayısıyla Rotterdam Kuralları hükümlerinin yerine uygulanacak konvansiyonun hükümleri taşıyıcının sorumluluğunu doğrudan düzenleyen hükümler olup, taşıyıcının sorumluluğuna dolaylı olarak etki eden hükümler bu kapsamda değildir.¹⁹⁵⁰

Eğer zararın hangi aşamada meydana geldiği tespit edilemiyorsa bu durumda Rotterdam Kuralları uygulanacaktır.¹⁹⁵¹ Buna göre tazminat hesaplamada sınırlar, tazminat davası açmada zamanaşımı, sorumluluktan kurtulma halleri ve sorumluluğun hukuki niteliği değişmektedir.¹⁹⁵² Dolayısıyla bu madde uyarınca zararın meydana geldiği aşamanın tespit edilmesi hali ile tespit edilememesi hali arasında ayırım yapılmış ve buna göre uygulanacak hükümlerin farklı olacağı düzenlenmiştir. Ancak Rotterdam Kuralları bu bakımdan doktrinde eleştirilmiş ve buna göre farklı milletlerarası belgelerde farklı sorumluluk limitleri öngörüldüğü

¹⁹⁴³ De WIT, 2010, s. 95, para. 5. 27.

¹⁹⁴⁴ De WIT, 2010, s. 97, para. 5. 38.

¹⁹⁴⁵ ADIGÜZEL, 2015, s. 55.

¹⁹⁴⁶ ASARIOTIS, 2009, s. 125.

¹⁹⁴⁷ ASARIOTIS, 2009, s. 125. Örneğin, taşıma belgesine ilişkin uyumsuzluklarda Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağına dair bilgi için bkz. HAAK, 2010, s. 64.

¹⁹⁴⁸ ASARIOTIS, 2009, s. 125.

¹⁹⁴⁹ VAN DER ZIEL, 2009, s. 984.

¹⁹⁵⁰ COŞKUN, 2018, s. 196.

¹⁹⁵¹ ADIGÜZEL, 2015, s. 55.

¹⁹⁵² ADIGÜZEL, 2015, s. 55.

için uygulanacak limiti tarafların tahmin etmenin zor olabileceği, Rotterdam Kuralları'nın taşımanın her aşamasında doğabilecek bütün sorunlara uygulanmasına izin vermenin daha pratik ve daha az karışık olacağı savunulmuştur.¹⁹⁵³ Uygulamada konteyner taşımacılığında genelde hasarın nerede meydana geldiği tespit edilemediği için Rotterdam Kuralları konteynerler bakımından geniş bir uygulama alanına sahip olabileceği doktrinde belirtilmiştir.¹⁹⁵⁴ Doktrinde bu şartın konteyner taşımada oldukça sınırlayıcı bir şart olduğu, kayıp veya hasarın nerede meydana geldiğinin davaların çoğunluğunda tespit edilemediği ve dolayısıyla diğer rejimlerle bir arada var olmak yerine Rotterdam Kuralları'nın aslında yeknesak sorumluluk sistemi öngördüğü savunulmuştur.¹⁹⁵⁵

Doktrinde çeşitli varsayımsal olaylar üzerinden Rotterdam Kuralları m.26 hükmüne ilişkin tartışmaları ortaya koymak mümkündür. Buna göre Tokyo ve Berlin arasında yapılacak olan taşımanın, deniz yoluyla milletlerarası taşıma ve Rotterdam ve Berlin arası karayoluyla milletlerarası taşıma içerdiği ve Japonya, Hollanda ve Almanya'nın Rotterdam Kuralları'na taraf olduğu varsayılın.¹⁹⁵⁶ Bu varsayımsal olayda taşınan eşyalar, karayoluyla taşıma aşamasında hasara uğramış ve gönderen Alman mahkemelerinde dava açmıştır.¹⁹⁵⁷ CMR, taşıyıcının sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı, yargı yoluna başvurma zamanına ilişkin özel hükümler içerdiği ve bu hükümler emredici olarak uygulandığı için bu durumda Rotterdam Kuralları m.26(b) ve (c) hükümlerindeki şartlar sağlanmıştır.¹⁹⁵⁸ Ayrıca taraflar Rotterdam ve Berlin arasındaki karayoluyla milletlerarası taşıma bakımından doğrudan ayrı bir taşıma sözleşmesi kurmuş olsalardı bu taşıma, CMR'nin uygulama alanında olacağı için Rotterdam Kuralları m.26(a) hükmünde öngörülen şart da sağlanmıştır.¹⁹⁵⁹ Ancak m.26 hükmünün şartlarının sağlanmış olması mahkemenin CMR'yi uygulayacağı anlamına gelmemektedir.¹⁹⁶⁰ Rotterdam Kuralları m.26 hükmünde Rotterdam Kuralları'nın bu hükümde belirtilen şartların gerçekleşmesi durumunda diğer bir milletlerarası belge yerine öncelikli olarak uygulanmayacağı düzenlenmiş olup, bu milletlerarası belgenin uygulanması gerektiğine dair bir düzenleme öngörülmemiştir.¹⁹⁶¹ Buna göre varsayımsal olay bakımından m.26 hükmünde Rotterdam Kuralları hükümlerinin CMR'ye göre öncelikli olarak uygulanacak olup, bu hükümde mahkemenin CMR'yi uygulaması gerektiğine ilişkin bir düzenleme söz konusu

¹⁹⁵³ TETLEY, 2009, s. 292.

¹⁹⁵⁴ ÜNAN, 2011, s. 106.

¹⁹⁵⁵ De WIT, 2010, s. 94-95, para. 5. 19.

¹⁹⁵⁶ Bu varsayımsal olay için bkz. FUJITA, 2009, s. 360.

¹⁹⁵⁷ FUJITA, 2009, s. 360.

¹⁹⁵⁸ FUJITA, 2009, s. 360.

¹⁹⁵⁹ FUJITA, 2009, s. 360.

¹⁹⁶⁰ FUJITA, 2009, s. 360.

¹⁹⁶¹ FUJITA, 2009, s. 360.

değildir.¹⁹⁶² CMR'nin multimodal taşımanın karayolu taşıma aşamasına uygulanabilirliği tartışmalı olup, bu varsayımsal olayda Alman mahkemesi CMR'yi uygulamayabilir.¹⁹⁶³ Bu durumda m.26 hükmünde öngörülen şartların sağlanmasına rağmen CMR değil, Rotterdam Kuralları uygulanacaktır.¹⁹⁶⁴ Bu maddenin hazırlık çalışmaları sırasında da Japon delegasyonu, hükümde yer alan “*prevail*” ifadesinin doğru olduğunu, böylece hükmün mahkemelere diğer konvansiyonları uygulama konusunda hükümde öngörülen sınırlı durumlarda öncelik verdiğini ancak mahkemenin uygun görmesi durumunda Taslak Konvansiyon'un uygulanmasının da bu hüküm ile engellenmediğini savunmuştur.¹⁹⁶⁵ Her ne kadar doktrinde bu belirtilen görüş uyarınca bu hükümle, milletlerarası belgenin uygulanması gerektiğine dair bir düzenleme öngörülmediği savunulsa da bu görüşün aksi de söz konusudur. Buna göre örneğin, Alman Federal Mahkemesi'nin CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanmasını reddetmesine rağmen Rotterdam Kuralları m.26 hükmünde öngörülen şartların gerçekleşmesi durumunda bu madde gereğince CMR'yi uygulayacağı savunulmuştur.¹⁹⁶⁶ Hatta doktrinde bir başka görüş uyarınca davanın açıldığı ülkenin CMR'ye taraf olmaması durumunda da Rotterdam Kuralları m.26 hükmünün şartlarının gerçekleşmesi ve karayoluyla taşıma aşaması bakımından CMR'nin uygulama alanına ilişkin şartlar gerçekleşmiş ise CMR'nin uygulanması gerektiği belirtilmiştir.¹⁹⁶⁷ Bu duruma örnek olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olduğunun, Houston ve Berlin arasında bir taşımanın yapıldığının, Houston ve Rotterdam arasındaki taşımanın deniz yoluyla taşıma, Rotterdam ve Berlin arasında karayoluyla taşıma olup, eşyaların karayoluyla taşıma aşamasında hasara uğradığı, davanın Houston mahkemesinde açıldığı varsayılınsın.¹⁹⁶⁸ Bu durumda Rotterdam Kuralları m.26 hükmü uyarınca CMR'nin uygulanması gerektiği savunulmuştur.¹⁹⁶⁹ Bir başka varsayımsal olayda ise, ilk varsayımsal olay ile aynı tarafların söz konusu olduğunu, aynı uyuşmazlığın olduğunu ancak ilk varsayımsal olaydan farklı olarak gönderenin davayı Japonya'da açtığı varsayılınsın.¹⁹⁷⁰ Japonya, CMR'ye taraf değildir ve buna göre tarafların CMR'ye taraf bir devlet hukukunu uygulananacak hukuk olarak seçmemeleri

¹⁹⁶² FUJITA, 2009, s. 360.

¹⁹⁶³ FUJITA, 2009, s. 360.

¹⁹⁶⁴ FUJITA, 2009, s. 360.

¹⁹⁶⁵ United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870, s. 4, para. 21 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁶⁶ Bu görüş için bkz. HAAK, 2010, s. 70.

¹⁹⁶⁷ VAN DER ZIEL, 2009, s. 987.

¹⁹⁶⁸ VAN DER ZIEL, 2009, s. 987.

¹⁹⁶⁹ VAN DER ZIEL, 2009, s. 987.

¹⁹⁷⁰ Bu varsayımsal olay için bkz. FUJITA, 2009, s. 361.

durumunda CMR uygulanmayacaktır.¹⁹⁷¹ Eğer uygulanacak hukuk Alman hukuku veya Hollanda hukuku olarak tespit edilirse sonuç ilk varsayımsal olaydaki gibi olacaktır.¹⁹⁷² Eğer uygulanacak hukuk Japon hukuku ise CMR uygulanamayacaktır.¹⁹⁷³ Japonya mahkemesi, CMR'yi değil Rotterdam Kuralları'nı uygulayacaktır.¹⁹⁷⁴ Başka bir varsayımsal olayda Tokyo ve Berlin arasında milletlerarası taşıma yapılması konusunda tarafların anlaştığı, Tokyo ve Rotterdam arasının deniz yoluyla milletlerarası taşıma, Rotterdam ve Berlin arasında karayoluyla milletlerarası taşımanın yapılacağı, Japonya, Hollanda ve Almanya'nın Rotterdam Kuralları'na taraf olduğu, eşyaların taşıma sırasında hasara uğradığı ancak bu hasarın nerede meydana geldiğinin tespit edilemediği varsayılın.¹⁹⁷⁵ Bu durumda eşyanın hasara uğramasından dolayı taşıyanın sorumluluğu CMR uyarınca değil Rotterdam Kuralları uyarınca tespit edilecektir.¹⁹⁷⁶ Legros, taşıma aşamasının milletlerarası olduğu sürece CMR'nin kayıp, hasar ve teslimde gecikmeye ilişkin hükümlerinin uygulanacağını ancak CMR'ye taraf olmayan ülke mahkemelerinde bu durumda Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağını belirtmiştir.¹⁹⁷⁷

b. Rotterdam Kuralları m.82 Hükümü İncelemesi

Rotterdam Kuralları m.82¹⁹⁷⁸ hükmü uyarınca Rotterdam Kuralları, bu Kurallar'ın yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükte olan, taşıyanın eşyanın zıya veya hasarından dolayı sorumluluğunu düzenleyen m.82(a)-m.82(d) arasında belirtilen taşımalara uygulanacak milletlerarası sözleşmeleri ve bu sözleşmelerde gerçekleştirilecek sonraki tarihli değişikliklerin uygulanmasını etkilemeyecektir.¹⁹⁷⁹ Belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık

¹⁹⁷¹ FUJITA, 2009, s. 361.

¹⁹⁷² FUJITA, 2009, s. 361.

¹⁹⁷³ FUJITA, 2009, s. 361.

¹⁹⁷⁴ FUJITA, 2009, s. 361.

¹⁹⁷⁵ FUJITA, 2009, s. 362.

¹⁹⁷⁶ FUJITA, 2009, s. 362.

¹⁹⁷⁷ LEGROS, 2012, s. 731-732.

¹⁹⁷⁸ Rotterdam Kuralları m. 82: "Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

(a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applied to any part of the contract of carriage;

(b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;

(c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or

(d) Any convention governing the carriage of goods by inland water-ways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea."

¹⁹⁷⁹ Rotterdam Kuralları m.82 hükmünün Türkçe çevirisi için bkz. SÜZEL/DAMAR, 2010, s. 192-193. Rotterdam Kuralları m. 82 hükmü incelemesi için bkz. COŞKUN, 2018, s. 198-200; SPANJAART, 2017, s. 196-197; LEGROS, 2012, s. 735-739; HASHMI, 2012, s. 234-235; HOEKS, 2010, s. 392-396; BERLINGIERI, Multimodal

çalışmaları sırasında 82. maddede yer alan hüküm 84. maddede yer almış olup, bu hükümde Taslak Konvansiyon'un sadece hava yoluyla milletlerarası eşya taşıma konvansiyonları ile ihtilafının önlenmesine ilişkin düzenleme öngörüldüğü için bu konuda endişe belirtilmiş ve hükmün yeniden düzenlenmesine ilişkin çeşitli öneriler sunulmuştur.¹⁹⁸⁰ Bunun üzerine Çalışma Grubu tarafından bu hüküm değiştirilmiştir.¹⁹⁸¹ Hükümün değişikliğe uğramış halinin Rotterdam Kuralları m.82 hükmünden farkı hükümde gönderme yapılan milletlerarası sözleşmelerde meydana gelebilecek sonraki değişiklikleri dikkate almamasıdır. Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe gireceği tarihte mevcut olan unimodal taşıma konvansiyonlarına öncelik tanınmış olması Almanya tarafından eleştirilmiş ve buna göre yürürlükte olan konvansiyonları gelecekte değiştirebilecek protokollere ve ayrıca yeni kara, iç su, hava taşımalarına ve multimodal taşıma sözleşmelerine ilişkin konvansiyonları kapsayan bir hükmün düzenlenmesi gerektiği savunulmuştur.¹⁹⁸² Taslak Konvansiyon'un hükümlerinin ağırlıklı olarak deniz yoluyla taşıma bakışıyla tasarlandığı için diğer taşıma modlarına ilişkin hukukun gelişimine alan bırakılması yönünde tavsiyede bulunmuştur.¹⁹⁸³ Rotterdam Kuralları m.82 hükmünde yalnızca Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girdiği zaman var olan milletlerarası konvansiyonlara gönderme yapılmış, gelecekteki düzenlemelere atıf yapılmamıştır.¹⁹⁸⁴ Dolayısıyla örneğin, yeni bir AB Tüzüğü, m.26 hükmünün kapsamında iken, m.82 hükmü kapsamında olmamaktadır.¹⁹⁸⁵

Aspects, 2009, s. 12-21; BERLINGIERI, A Comparative Analysis, 2009, s. 55-57. Rotterdam Kuralları m. 82 hükmünün pratikte nasıl uygulanacağını gösterir şekilde varsayımsal olaylar için bkz. FUJITA, 2009, s. 364-365.

¹⁹⁸⁰ United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twentieth session (Vienna, 15-25 October 2007), Forty-first session, New York, 16 June-11 July 2008, A/CN.9/642, s. 52-54, paras. 228-236 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/879/10/PDF/V0787910.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 30.06.2023.

¹⁹⁸¹ Hükümün önceki hali için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Nineteenth session, New York, 16-27 April 2007, A/CN.9/WG.III/WP.81, s. 56 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/807/35/PDF/V0780735.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022. Hükümün Sonraki hali için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Twenty-first session, Vienna, 14-25 January 2008, A/CN.9/WG.III/WP.101, s. 55 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/881/07/PDF/V0788107.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁸² United Nations Commission on International Trade Law, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, Forty-first session, New York, 16 June-3 July 2008, A/CN.9/658/Add.11, s. 6, para. 22 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/86/PDF/V0853886.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁸³ United Nations Commission on International Trade Law, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, Forty-first session, New York, 16 June-3 July 2008, A/CN.9/658/Add.11, s. 6, para. 22 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/86/PDF/V0853886.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁸⁴ De WIT, 2010, s. 99, para. 5. 50.

¹⁹⁸⁵ De WIT, 2010, s. 111, para. 5. 108.

Rotterdam Kuralları m.82(a) hükmünde eşyanın hava yolu ile taşınmasını düzenleyen herhangi bir milletlerarası konvansiyonun, taşıma sözleşmesinin herhangi bir aşamasına uygulanması şartıyla; Rotterdam Kuralları m.82(b) hükmünde karayolu eşya taşınmasını düzenleyen herhangi bir milletlerarası konvansiyonun, eşyanın karayolu eşya taşıma aracı ile gemide taşınmasına uygulanması şartıyla; Rotterdam Kuralları m.82(c) hükmünde eşyanın demiryolu ile taşınmasını düzenleyen herhangi bir milletlerarası konvansiyonun, demiryolu taşınmasına tamamlayıcı taşıma olarak deniz yoluyla taşımaya uygulanması şartıyla veya Rotterdam Kuralları m.82(d) hükmünde eşyanın iç su yoluyla taşınmasını düzenleyen herhangi bir milletlerarası konvansiyonun, eşyanın aktarma olmadan hem iç su yolu hem de deniz yoluyla taşınmasına uygulanması şartıyla şeklinde belirtilerek bu tür eşya taşımalarının söz konusu olduğu durumlarda Rotterdam Kuralları'nın uygulanmayacağı düzenlenmiştir.

Rotterdam Kuralları m.82 hükmünün deniz yoluyla taşımadan farklı taşımaları düzenleyen unimodal taşıma sözleşmelerinde multimodal taşımaya ilişkin hükümlerin söz konusu olabilmesi nedeniyle farklı konvansiyonların aynı anda taşıma sözleşmesine uygulanmasını engellemek amacıyla konulmuş bir hüküm olduğu belirtilmiştir.¹⁹⁸⁶ Bu maddede belirtilen taşıma türlerini düzenleyen milletlerarası konvansiyonlar ile Rotterdam Kuralları arasında ihtilaf çıkması durumunda Rotterdam Kuralları'ndan daha önce yürürlükte olan unimodal taşıma konvansiyonları öncelikle uygulanacaktır.¹⁹⁸⁷ Doktrinde bir görüş uyarınca Rotterdam Kuralları m.82 hükmü (a), (b), (c), (d) bentlerinde yer alan “*to the extent that*” ve “*according to its provisions*” gibi kavramlar nedeniyle bu hüküm ile unimodal konvansiyonların uygulanmalarının yorumunun açıkça mahkemelere bırakıldığı savunulmuştur.¹⁹⁸⁸ Rotterdam Kuralları m.82 hükmünün lafzının doktrinde tartışmalara neden olan bir diğer konusu ise önceliğe ilişkin düzenlemenin bütün sözleşme bakımından mı uygulanacağına ilişkindir.¹⁹⁸⁹ Rotterdam Kuralları m.82 hükmünün yalnızca taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili olmadığı ayrıca taşıma senedi, taşınan eşyalar üzerindeki emir ve talimat verme hakkı, gönderenin sorumluluğu, teslim, yetki, tahkim gibi konulara da uygulanacağı belirtilmiştir.¹⁹⁹⁰ Rotterdam Kuralları m.82(c) ve m.82(d) hükümleriyle, Rotterdam Kuralları ile sırasıyla CIM ve CMNI arasında söz konusu olabilecek ihtilaflar engellenmektedir.¹⁹⁹¹ Bu çalışmada karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası eşya taşıma sözleşmeleri incelendiği için Rotterdam Kuralları m.82(b)

¹⁹⁸⁶ Bu bilgi için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 56.

¹⁹⁸⁷ ADIGÜZEL, 2015, s. 56.

¹⁹⁸⁸ HAAK, 2010, s. 67.

¹⁹⁸⁹ HAAK, 2010, s. 67.

¹⁹⁹⁰ ADIGÜZEL, 2015, s. 56.

¹⁹⁹¹ Rotterdam Kuralları m.82 hükmünde CIM ve CMNI'nin uygulanmasına öncelik tanıyan düzenlemelerin öngörüldüğüne dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 216.

hükümünde yer alan düzenlemenin detaylı olarak incelenmesi gereklidir. Bu hükümde düzenlenen taşıma CMR m.2 hükmünün de uygulandığı Ro-Ro taşıma türüdür.¹⁹⁹² Dolayısıyla CMR m.2 kapsamında bir taşımanın söz konusu olması halinde Rotterdam Kuralları uygulanmayacaktır. Ancak CMR m.2 hükmünün daha geniş taşımaları kapsamına rağmen Rotterdam Kuralları m.82(b) hükmünün neden sadece feribot taşıması ile sınırlandırıldığı doktrinde sorgulanmıştır.¹⁹⁹³ CMR m.2 kapsamına giren bir Ro-Ro taşıma söz konusu ise Rotterdam Kuralları kapsamına da giren bu taşıma bakımından Rotterdam Kuralları m.82(b) hükmü uyarınca CMR uygulanacak, ancak eşya karayolu taşıma aracından boşaltılmış ve gemiye ayrı şekilde yerleştirilmiş ise bu durumda Rotterdam Kuralları m.1/1 hükmünde öngörülen şartlar sağlanmış olacak ve Rotterdam Kuralları uygulanacaktır.¹⁹⁹⁴ Ayrıca hasarın yalnızca deniz taşıması ve sebebiyle meydana gelmesi durumunda karayolu taşıyıcısının sorumluluğu Rotterdam Kuralları hükümlerine göre belirlenecektir.¹⁹⁹⁵ Buna göre örneğin, yangın kamyondaki elektrik arızası nedeniyle çıkarsa olay ve deniz yoluyla taşıma arasında bağ olmayacak ancak yangın kamyon ile ilgisi olmayan bir nedenden ortaya çıkarsa (örneğin, gemi ambarında elektrik sisteminde arıza nedeniyle ortaya çıkması) olay ile deniz yoluyla taşıma arasında bağ kurulacak ve Rotterdam Kuralları uygulanacaktır.¹⁹⁹⁶

UNECE, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında Taslak Belgesi'nin geniş uygulama alanının konvansiyonlar arasında ihtilafa neden olabileceğini belirtmiş ve bu konuda şöyle bir örnek vermiştir: eşyaların kamyonun içinde karayoluyla taşındığı ve ayrıca araçtan indirilmeden deniz yoluyla taşındığı (örneğin Fransa'dan İngiltere'ye), hasarın meydana geldiği yerin tespit edilemediği durumda CMR ve Taslak Belgesi'nin uygulanacağını, konvansiyonların arasındaki ihtilafın önlenmesi gerektiğini belirtmiştir.¹⁹⁹⁷ Bu noktada Rotterdam Kuralları m.82 hükmü belirtilen ihtilafı önlemektedir. İki varsayımsal olay üzerinden m.82 hükmünün önemi gösterilebilir.¹⁹⁹⁸ Taraflar, New York ve Tokyo arasında gerçekleşecek bir taşıma sözleşmesi yaptıkları, New York ve Hong Kong arası taşımanın hava

¹⁹⁹² VAN DER ZIEL, 2009, s. 992-993. Rotterdam Kuralları m.82(b) hükmünün Ro-Ro taşıma biçimine ilişkin olduğuna dair bkz. COŞKUN, 2018, s. 199. Bu hükmün CMR m.2 hükmüne yönelik olduğuna dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 216.

¹⁹⁹³ HAAK, 2010, s. 67.

¹⁹⁹⁴ VAN DER ZIEL, 2009, s. 993.

¹⁹⁹⁵ KARA, 2018, s. 52-53, dn. 200. *Kara*, taşıyıcının yürürlükte olan denizcilik konvansiyonuna göre sorumlu olacağını belirtmiştir. Bkz. KARA, 2018, s. 52-53, dn. 200. Bu durumda Rotterdam Kuralları'nın yürürlükte olması ihtimali değerlendirilmiştir.

¹⁹⁹⁶ LEGROS, 2012, s. 738.

¹⁹⁹⁷ United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, s. 5, para. 15 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

¹⁹⁹⁸ Bu iki varsayımsal olay için bkz. FUJITA, 2009, s. 364-365.

yoluyla gerçekleştiği ve Hong Kong ve Tokyo arası taşımanın deniz yoluyla gerçekleştiği, eşyanın deniz yoluyla taşıma aşamasında hasara uğradığı, hasarın nedeninin hava yoluyla taşıma sırasında gerçekleştiği ve davanın taşıyana karşı Japonya’da açıldığı varsayılısın.¹⁹⁹⁹ Rotterdam Kuralları m.26 hkm hasarın kendisinin yükleme veya boşaltmadan önce gerçekleşmesi halinde uygulanacaktır ancak sadece hasarın nedeninin hava yoluyla taşıma sırasında meydana gelmesi durumunda Rotterdam Kuralları m.26 uygulanmayacaktır ve bu nedenle Rotterdam Kuralları bu sözleşmeye uygulanacaktır.²⁰⁰⁰ Ancak aynı zamanda Montreal Konvansiyonu da Konvansiyon m.38/1 hkmnde multimodal taşımanın hava yoluyla taşıma aşamasına uygulanacağını düzenlediği için ve ayrıca Montreal Konvansiyonu m.18/1 hkmnde hasara neden olan olayın hava yoluyla taşıma sırasında gerçekleşmesi durumunda taşıyanın sorumlu olacağının düzenlenmesi nedeniyle Montreal Konvansiyonu uygulanacaktır.²⁰⁰¹ Rotterdam Kuralları m.82(a) hkm bu durumda yaşanabilecek ihtilafları engellemektedir ve buna göre Montreal Konvansiyonu’na taraf devlet, bu tür bir varsayımsal olayda Rotterdam Kuralları m. 82(a) hkm uyarınca Montreal Konvansiyonu’nu uygulayabilecektir.²⁰⁰² Bir başka varsayımsal olayla Rotterdam Kuralları m.82 hkmnn ihtilafları önleyici niteliği gösterilebilir. Brüksel ve Londra arasında gerçekleşecek bir taşımaya ilişkin tarafların taşıma sözleşmesi yaptıkları, Brüksel ve Antwerp arasında eşyaların kamyonla taşındığı, daha sonra kamyon içinde eşyalar yüklü şekilde feribotla Antwerp’ten Londra’ya taşındığı, İngiltere ve Belçika’nın Rotterdam Kuralları’na taraf olduğu, eşyaların deniz yoluyla taşıma sırasında hasara uğradığı varsayılısın.²⁰⁰³ Taşıma sözleşmesinin bir kısmı deniz yoluyla gerçekleştiği ve deniz yoluyla taşıma milletlerarası nitelikte olduğu için taşıma Rotterdam Kuralları’nın kapsamındadır.²⁰⁰⁴ Ayrıca eşya, deniz yoluyla taşıma sırasında hasara uğradığı için Rotterdam Kuralları m.26 hkm uygulanamayacaktır.²⁰⁰⁵ Aynı zamanda CMR m.2 hkm uyarınca da CMR bu varsayımsal olaya uygulanacaktır. Bu durumda Rotterdam Kuralları m.82(b) ihtilafı çözmekte ve bu hkm uyarınca mahkeme CMR’yi uygulayabilecektir.²⁰⁰⁶

Belirtmek gerekir ki, hem CMR hem de Rotterdam Kuralları’nın uygulama alanı bulacağı bir durum söz konusu olabilir. Buna göre rneğin, Rotterdam Kuralları kapsamına giren bir

¹⁹⁹⁹ FUJITA, 2009, s. 364.

²⁰⁰⁰ FUJITA, 2009, s. 364-365.

²⁰⁰¹ FUJITA, 2009, s. 365.

²⁰⁰² FUJITA, 2009, s. 365.

²⁰⁰³ FUJITA, 2009, s. 365.

²⁰⁰⁴ FUJITA, 2009, s. 365.

²⁰⁰⁵ FUJITA, 2009, s. 365.

²⁰⁰⁶ FUJITA, 2009, s. 365.

taşıma sözleşmesinde zarar kısmen deniz yoluyla taşıma aşamasında kısmen karayoluyla taşıma aşamasında veya her iki taşıma aşamasını kapsayacak şekilde yavaş yavaş gerçekleşmesi durumunda, zarar sadece deniz yoluyla taşıma aşamasında gerçekleşmediği için Rotterdam Kuralları m.26 hükmü uygulanmayacak, Ro-Ro taşıması olmadığı için Rotterdam Kuralları m.82 uygulanamayacak ve olaydaki zarara ilişkin olarak hem CMR'nin hem de Rotterdam Kuralları'nın uygulanması söz konusu olabilecektir.²⁰⁰⁷ Bu nedenle doktrinde Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi durumunda her ne kadar Kurallar'ın multimodal taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümlerine dair olumlu görüşler bulunsun da sözleşmeye uygulanacak hukuki rejim bakımından çeşitli sorunlar gündeme gelebilecektir.²⁰⁰⁸

Doktrinde Rotterdam Kuralları'nın bu belirtilen hükümlerinin, *Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another* kararının reddedildiği ve Alman Federal Yüksek Mahkemesi'nin kararının benimsendiği çünkü bu hükümler ile unimodal konvansiyonların kendi kendine (*ex proprio vigore*) multimodal taşımanın farklı aşamalarına uygulanmayacağı anlamına geldiği belirtilmiştir.²⁰⁰⁹ CMR m.1 hükmüne ilişkin “*Quantum yorumunu*” uygulayan mahkemeler bakımından ise Rotterdam Kuralları'nın *lex posterior* kuralı nedeniyle öncelikli olarak uygulanacağı belirtilmiştir.²⁰¹⁰ Ancak bir başka görüş uyarınca karayoluyla milletlerarası taşımanın ardından deniz yoluyla milletlerarası taşımanın yapıldığı ve eşyanın taşıttan boşaltıldığı ve daha sonra karayoluyla milletlerarası taşımanın varlığı halinde taşımanın başında ve sonundaki aşamalara CMR'nin uygulanacağı, deniz yoluyla taşıma aşamasına ise Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağı savunulmuştur.²⁰¹¹ Bu çıkarımın ise multimodal taşıma sözleşmesinin karayoluyla milletlerarası taşıma aşamasına uygulanacağını belirten *Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another* kararından gerçekleştirildiğine yer verilmiştir.²⁰¹² Dolayısıyla bu tür bir taşımada eşyanın boşaltılmadan taşınması durumunda taşımaya Rotterdam Kuralları m.82(b) hükmü uyarınca CMR uygulanacak olup, eşyanın boşaltılması durumunda uygulanacak konvansiyon bakımından doktrinde tartışma söz konusudur.

Doktrinde Rotterdam Kuralları'nın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanmasının faydadan çok zararı olduğu yönünde bir değerlendirme yapılmıştır.²⁰¹³ Buna örnek olarak ise İsveç ve Danimarka arasında yapılan taşımanın bir bölümünün kamyon ile karayoluyla

²⁰⁰⁷ Bu örnek için bkz. CİĞER, 2021, s. 29, dn. 111.

²⁰⁰⁸ CİĞER, 2021, s. 29.

²⁰⁰⁹ VAN DER ZIEL, 2009, s. 994.

²⁰¹⁰ VAN DER ZIEL, 2009, s. 994, dn. 27.

²⁰¹¹ HANCOCK, 2009, s. 50.

²⁰¹² HANCOCK, 2009, s. 50, dn. 61.

²⁰¹³ ROSAEG, 2010, s. 95.

gerçekleştirilip daha sonra kamyonun feribota yüklenerak taşınması durumunda taşıyanın eşyanın feribot ile taşınması aşamasında hangi belgeyi düzenlemesi gerektiği sorusu sorulmuş ve CMR m.4 hükmü uyarınca taşıma senedinin düzenleneceği ancak Rotterdam Kuralları uyarınca kıymetli evrak niteliğinde bir belgenin düzenlenmesinin istenebileceği belirtilmiş ancak CMR uyarınca bu türde bir belge düzenlenemeyeceği için²⁰¹⁴ bu durumun CMR ve Rotterdam Kuralları arasındaki uyumsuzluğu ortaya koyduğu belirtilmiştir.²⁰¹⁵ Bu yönde yoruma ise örnek incelendiğinde katılmak mümkün değildir. Örnekte bir Ro-Ro taşımadan bahsedilmektedir ve Ro-Ro taşıma söz konusu olduğunda Rotterdam Kuralları ve CMR'nin hangisinin uygulanacağına dair bir ihtilaf söz konusu olmayıp, Rotterdam Kuralları m.82(b) hükmü uyarınca CMR uygulanacaktır. Bu taşıma CMR kapsamında bir taşıma olacak ve CMR kapsamında kıymetli evrak niteliğinde olmayan bir taşıma senedi düzenlenecektir. Ayrıca örneğin, eşyanın karayoluyla taşıma sırasında zıyaa uğramış olsa bile bu taşıma aşamasına ilişkin taraflar ayrı bir sözleşme yapmış olsalardı da herhangi bir milletlerarası unimodal taşıma konvansiyonu uygulanmayabilir.²⁰¹⁶ Örneğin, milletlerarası taşımanın konusunun posta taşıması olması durumunda posta taşımasına CMR hükümleri uygulanmadığı için bu durumda CMR uygulanmayacaktır.

c. Rotterdam Kuralları'nın Yürürlüğe Girmesi ve Türkiye'nin Taraf Olması Durumunda Türk Mahkemelerinin Uygulayacakları Hukuk

Rotterdam Kuralları yürürlüğe girer ise ve Türkiye bu Konvansiyon'a taraf olur ise karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine hangi hukukun uygulanacağı tespit edilmelidir. Çalışmada incelendiği üzere Rotterdam Kuralları m.1/1 hükmü uyarınca bu Konvansiyon kapsamında taşıma sözleşmesinin deniz yoluyla eşya taşımayı içermesi şart olup, deniz yoluyla eşya taşımanın yanı sıra diğer taşıma modlarının öngörülebileceği düzenlenmiştir ve bu nedenle karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal eşya taşıma sözleşmesinin söz konusu olması durumunda Rotterdam Kuralları uygulanacaktır. Ancak Rotterdam Kuralları m.26 hükmünde eşyanın zıyayı, hasarı veya eşyanın teslim edilmesinde gecikmesine neden olan olay veya halin, yalnızca eşyanın

²⁰¹⁴ Bu çalışmada CMR m.1 hükmünün incelendiği bölümde belirtildiği üzere CMR m.1 /5 hükmünde bu duruma istisna getirilmiş ve m.1/5 hükmü uyarınca CMR'ye taraf devletlerin kendi aralarında yapacakları anlaşmaya dayanarak ve sadece bu devletlerin sınırları içinde geçerli olmak üzere kıymetli evrak niteliğinde belge düzenleyebilecekleri öngörülmüştür.

²⁰¹⁵ ROSAEG, 2010, s. 95.

²⁰¹⁶ ASARIOTIS, 2009, s. 125.

gemiye yüklenmesinden önce veya gemiye yüklenmesinden sonra gerçekleşmesi durumunda, bu Konvansiyon hükümleri ziya, hasar, gecikmeye neden olan olay veya halin gerçekleştiği anda yürürlükte olan, diğer bir milletlerarası belge yerine hangi şartlarda öncelikli olarak uygulanmayacağı hükmün a ile c bentleri arasında düzenlenmiştir. Karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal bir taşımanın söz konusu olduğu ve eşyanın karayoluyla taşıma aşamasında hasara uğradığı varsayılın. Bu durumda Rotterdam Kuralları m.26(b) hükmü uyarınca Türk mahkemeleri CMR'nin taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı veya yargı yoluna başvurma süresine ilişkin hükümlerini uygulayacaktır. Bu konuların dışındaki hükümler bakımından ise Türk mahkemeleri Rotterdam Kuralları'nı uygulayacaktır. CMR'nin uygulanması için Rotterdam Kuralları m.26(a) ve (c) hükümlerinde öngörülen şartların sağlanması gereklidir. Belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları m.26(a) hükmü dikkate alındığında multimodal taşımanın karayolu taşıma aşamasına CMR hükümlerinin uygulanıp uygulanamayacağına dair tartışma bu konu ile ilgisiz kalmaktadır. Bunun nedeni ise Rotterdam Kuralları m.26(a) hükmünde sanki taşıyan ile taşıtan arasında o aşamaya ilişkin doğrudan ayrı bir sözleşme kurması ihtimalinden söz edildiği için bu durumda diğer şartların varlığı halinde CMR uygulanabilecektir çünkü bu durumda hüküm uyarınca taşımanın ilgili aşaması multimodal taşımanın aşaması olarak değil ayrı bir taşıma gibi değerlendirilecektir. CMR m.1/1 hükmünde bu Konvansiyon'un karayoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacağı düzenlenmiş olup, buna göre eşyanın karayoluyla taşıma aşaması sırasında ziyaı, hasarı veya gecikmeye neden olan olayın veya halin gerçekleşmesi durumunda bu aşamaya ilişkin doğrudan ayrı bir taşıma sözleşmesi kurulması ihtimalinde CMR hükümleri uygulanacaktır, dolayısıyla Rotterdam Kuralları m.26(a) hükmündeki şart sağlanmış olacaktır. CMR m.41 hükmünde bu Konvansiyon'un hükümlerinin emredici olduğu düzenlendiği için Rotterdam Kuralları m.26(c) hükmünde öngörülen şart da sağlanmış olacaktır. Bu nedenle karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmesine ilişkin bir uyuşmazlık söz konusu olduğunda eşyanın ziyaı, hasarı veya gecikmeye neden olan olay veya halin karayoluyla milletlerarası taşıma aşamasında meydana gelmesi durumunda Türk mahkemeleri, taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı veya yargı yoluna başvurma süresi hakkında CMR hükümlerini uygulayacaktır. Bunların dışındaki konularda ise Rotterdam Kuralları'nı uygulayacaktır. Bu noktada belirtmek gerekir ki, burada bahsedilen multimodal taşıma, eşyanın boşaltılarak taşındığı multimodal taşımalara ilişkindir. Karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşımada eşyanın karayoluyla taşıma aracından gemiye boşaltılmadan taşınması söz konusu ise bu durumda Rotterdam Kuralları m.82(b) hükmü uyarınca Türk mahkemeleri CMR hükümlerini uygulayacaktır.

III. MÖHUK m.29 HÜKMÜNE İLİŞKİN REVİZYON İHTİYACI

MÖHUK m.29/2 hükmünün ise revize edilmesi gereken çeşitli konular bulunmaktadır. Buna göre öncelikle dikkat edilmesi gereken konu terminolojidir. MÖHUK m.29/2 hükmünde yer alan “*taşıyıcı*” kavramı deniz yolu dışındaki taşımalarda kullanılan bir kavramdır.²⁰¹⁷ TTK m.850 vd. hükümlerinde “*taşıyıcı*” kavramı kullanılmıştır. TTK m.850/1 hükmünün gerekçesinde taşıyıcı kavramının geniş olduğuna ve “*eşya, taşınma eşyası, yolcu ve karma taşımadaki taşıyıcıyı*” kapsadığına yer verilmiştir.²⁰¹⁸ TTK hükümlerinde “*taşıyan*” kavramına ise navlun sözleşmesinin düzenlendiği TTK m.1138 vd. hükümlerinde yer verilmiştir. Multimodal taşıma bakımından ise TTK m.903 hükmünde “*taşıyıcı*” kavramına yer verilmiştir. Ancak yabancı doktrinde MTO terimine de yer verilmiştir.²⁰¹⁹ TTK m.902-905 hükümlerinde “*multimodal taşıma operatörü*” kavramı yerine “*taşıyıcı*” kavramına yer verildiği için MÖHUK hükmünde bu kavrama yer verilmesi karışıklık yaratmamaktadır. TTK m.850 vd. hükümlerinde “*gönderen*” kavramı tercih edilmiştir. TTK m.1138 vd. hükümlerinde görüldüğü üzere navlun sözleşmeleri bakımından “*gönderen*” kavramı değil, “*taşıtan*” kavramı kullanılmıştır. Taşıma hukukunda terminolojik birlik söz konusu değildir.²⁰²⁰ Milletlerarası konvansiyonların çeviri metinlerinde ve ulusal düzenlemelerde aynı kavram için farklı ifadelerin kullanılması doktrinde haklı olarak eleştirilmiş ve sorun yarattığı ifade edilmiştir.²⁰²¹ Bu noktada eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralı hükmünde kullanılacak terminolojiyi belirlerken TTK hükümlerini dikkate almak faydalı olacaktır. Dolayısıyla yürürlükteki TTK ile uyum amacıyla MÖHUK’ta eşya taşınmasına ilişkin sözleşmeleri düzenleyen kanunlar ihtilafı hükmünde deniz yolu taşımacılığı bakımından “*taşıyan*” ve diğer taşıma türlerinde “*taşıyıcı*”, deniz yolu taşımacılığı bakımından “*taşıtan*” ve diğer taşıma türlerinde “*gönderen*” kavramları kullanılmalıdır. Belirtmek gerekir ki, “*yükleten*”²⁰²² ve “*taşıtan*” kavramları aynı kişide

²⁰¹⁷ ADIGÜZEL, 2015, s. 8, dn. 2.

²⁰¹⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324, s. 249 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

²⁰¹⁹ TTK m.902-905 hükümleri kapsamında taşıyıcı teriminin kullanıldığı ancak uluslararası nitelik nedeniyle Adıgüzel’in eserinde multimodal taşıyıcı ve MTO terimlerinin birlikte kullanılacağına dair ifade için bkz. ADIGÜZEL, 2015, s. 8, dn. 2.

²⁰²⁰ Türk taşıma hukukunda terminoloji bakımından problemlerin olduğu yönünde bkz. ATAMER, 2003, s. 107. Karayolu taşımacılığında “*gönderen*”, deniz yolu taşımacılığında “*taşıtan*”, deniz yolu taşımacılığında “*taşıyan*” ve diğer türlerde “*taşımacı*”, gönderilen eşyayı teslim alacak kişi için ise bütün taşıma türlerinde “*gönderilen*” ifadesinin kullanılması gerektiğine dair taşıma hukukunda kullanılan kavramların farklılığını azaltmak amacıyla doktrinde yer alan öneri için bkz. EMANET, 2017, s. 334-335. Hava yolu ve demiryolu taşımacılığında ise “*gönderici*” ifadesinin kullanılması gerektiğine dair bkz. EMANET, 2017, s. 334-335.

²⁰²¹ EMANET, 2017, s. 334.

²⁰²² Yükletenin, navlun sözleşmesine dayanarak eşyayı, gemiye yüklenmesi amacıyla taşıyana teslim eden kişi olduğuna dair bilgi için bkz. SÖZER, 2022, s. 361.

birleşebilir ancak farklı kişilere de ait olabilir.²⁰²³ MÖHUK m.29 hükmünde “yükleten” kavramına yer verilmeyip, “taşıtan” kavramına yer verilmesi önerisinin nedeni TTK m.1138/1 hükmü kapsamında navlun sözleşmesinin taraflarının “taşıyan” ve “taşıtan” şeklinde düzenlenmiş olmasıdır. Yükleten, aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip değil ise navlun sözleşmesinin tarafı değildir.²⁰²⁴ Bu nedenle MÖHUK’ta yer verilecek kavramlar bakımından TTK’da ilgili sözleşmelerin tarafları için kullanılan kavramlara yer verilmesi uygun olacaktır. Diğer bir ifadeyle, sözleşmelerin “taşıyıcı” ile “gönderen” ve “taşıyan” ile “taşıtan” arasında yapıldığı düzenlendiği için MÖHUK’ta bu kavramlara yer verilmelidir.

MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen bağlama noktalarının da revize edilmesi gereklidir. Buna göre öncelikle Roma Sözleşmesi m.4/4 hükmünde düzenlendiği gibi MÖHUK m.29 hükmünde yer alan “yükleme yeri” ve “boşaltma yeri” bağlama noktaları unimodal eşya taşıma sözleşmesi söz konusu olduğunda tarafların menfaatlerine aykırı bir durum yaratmayacaktır. Ancak aynı durum multimodal eşya taşıma sözleşmeleri için söz konusu değildir. MÖHUK m.29/2 hükmü multimodal taşıma bakımından yükleme yerinin MTO’nun eşyayı teslim aldığı ülke, boşaltmanın yapıldığı yer ise MTO’nun eşyayı teslim ettiği ülke olarak nitelendirilmektedir.²⁰²⁵ Çalışmada incelendiği üzere milletlerarası eşya taşımaları, konteynerlerle taşımanın yaygınlaşmasıyla multimodal taşıma şeklinde yapılmaktadır. Multimodal eşya taşımaları da eşyanın teslim alındığı yerden teslim edileceği yeri kapsayacak şekilde bir multimodal eşya taşıma sözleşmesi kapsamında uygulamada kapıdan kapıya taşıma şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle belirtilen bağlama noktaları modern taşımacılığın ihtiyaçlarına uygun değildir. Roma I Tüzüğü m.5 hükmündeki düzenlemeye benzer şekilde “teslim alınan yer” ve “teslim edilen yer” şeklinde düzenlemelere yer verilmesi multimodal taşıma sözleşmelerinin ve özellikle modern taşımacılıkta en sık karşılaşılan eşya taşıma sözleşmeleri olan karayolundan ve deniz yolundan oluşan multimodal taşıma sözleşmelerinin niteliğine daha uygun olacak ve tarafların menfaatlerine daha fazla hizmet edecektir.²⁰²⁶ Doktrinde Roma I Tüzüğü m.5 hükmünde “*place of receipt*” ve “*place of delivery*” ifadelerinin, Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde yer alan “*place of loading*” ve “*place of discharge*”

²⁰²³ YEŞİLOVA, 2006, s. 34. Özellikle FOB şeklinde yapılan satışlarda yükleten ve taşıtanın her zaman aynı kişiler olmadığının daha iyi görülebileceğine dair bkz. YEŞİLOVA, 2006, s. 51, dn. 116. Taşıtanın, her zaman yükleten olmadığına, yükleten kavramının ve yükleten ile ilgili düzenlemenin, ticaret hayatının ihtiyaçlarına cevap verebilmek için ortaya çıkarıldığına dair bkz. SÖZER, 2022, s. 361. Yükletenin, taşıtan olabileceği gibi üçüncü bir kişi de olabileceğine dair bkz. TOPSOY, 2020, s. 312.

²⁰²⁴ TOPSOY, 2020, s. 313.

²⁰²⁵ ALHAN, 2023, s. 197.

²⁰²⁶ Yükleme (“*loading*”) ve boşaltma (“*discharge*”) kavramlarının deniz yoluyla taşımayı çağrıştırdığı ve teslim alınan yer (“*place of receipt*”) ile teslim edilen yer (“*place of delivery*”) kavramları ile diğer taşıma konvansiyonları ile uyumlu hale getirildiğine dair görüş için bkz. HOEKS, 2010, s. 451, dn. 185.

ifadeleri yerine tercih edilmesine ilişkin olarak m.5/1 hükmünde bu belirsiz ifadelerin neden kullanıldığının açık olmadığına ancak herhangi bir değişikliğin amaçlanmadığına yer verilmiştir.²⁰²⁷ Ancak doktrinde bu görüş eleştirilmiş ve kavramlar arasında önemli işlevsel farklılıkların olabileceğine, belirtilen yerlerin hepsinin farklı ülkelerde olabileceğine dikkat çekilmiştir.²⁰²⁸ Dolayısıyla *Burdurlu Ahlat*, taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğunun kabulü için “...eşyanın teslim alındığı ülke veya yüklemenin yapıldığı yer ya da eşyanın teslim edildiği veya boşaltmanın yapıldığı yer ülkesi veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise...” şeklinde bir öneride bulunmuştur.²⁰²⁹ Kanımızca Roma I Tüzüğü m.5 hükmündeki düzenlemeye benzer şekilde bu hükümde yer alan bağlama noktalarına yer vermek, çalışmada belirtildiği üzere modern taşımacılığın ihtiyaçlarına uygun olacaktır. Taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğunun kabulü için bu ülkenin, eşyanın teslim alındığı veya eşyanın teslim edildiği ülke ile aynı ülke olması aranmalıdır. Yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke ise modern taşımacılık dikkate alındığında en sıkı ilişkili hukuku belirlemek için yeterli değildir. Çalışmada incelendiği üzere MÖHUK m.29/2 hükmü bakımından yükleme ve boşaltma yerlerinin tespiti tarafların arasındaki taşıma sözleşmesine bakılarak yapılmaktadır. Teslim alınan ve teslim edilen yerlerin tespiti de tarafların arasındaki taşıma sözleşmesine bakılarak yapılmalıdır.

Doktrinde “*taşıyıcı*” kavramına ilişkin MÖHUK’ta açıkça tanım yapılması gerektiği savunulmuştur.²⁰³⁰ Bu kavramın tanımlanması özellikle deniz ticareti hukukunda problemlere yol açmaktadır.²⁰³¹ Deniz taşımalarında pek çok alt taşımanın söz konusu olması, konişmentolarda taşıyanın kim olduğunun açıkça öngörülmemesi, *liner* konişmentolarında sıklıkla yer verilen “*identity of carrier*” klozlarının neden olduğu belirsizlikler gibi nedenlerle tereddütler yaşanmaktadır.²⁰³² Roma Konvansiyonu’nun gerekçesinde taşıyan kavramından ne anlaşılması gerektiğine yer verilmiş ve “*eşya taşıma borcunu navlun karşılığında üstlenen kimse*” olarak tanım yapılmıştır.²⁰³³ Bu nedenle bu kavrama ilişkin bir açıklamaya yer verilmesi gerektiği savunulmuştur.²⁰³⁴ “*Consignor*” kavramı ise Roma Konvansiyonu’nun gerekçesinde

²⁰²⁷ PLENDER/WILDERSPIN, 2009, s. 212, para. 8-024.

²⁰²⁸ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 317.

²⁰²⁹ BURDURLU AHLAT, 2024, s. 326. Bu öneri için CMNI m.29/3 hükmünün örnek olarak dikkate alındığına ve böyle bir düzenlemenin yalnızca multimodal taşımayı değil, diğer taşıma sözleşmelerini de kapsayacak şekilde en sıkı ilişkili hukuku tesis etmede etkili olacağına dair bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 322-323.

²⁰³⁰ Bu yönde görüş için ayrıca bkz. ATAMER, 2003, s. 107.

²⁰³¹ ATAMER, 2003, s. 107. Uygulamada pek çok durumda konişmentodan taşıyanın kim olduğunu, konişmento hamiline karşı asıl taşıyanın mı veya alt taşıyanın mı sorumlu olduğunu tespit etmenin kolay olmadığına dair görüş için bkz. ÜLGNER, 2017, s. 58.

²⁰³² ATAMER, 2003, s. 107.

²⁰³³ ATAMER, 2003, s. 107.

²⁰³⁴ ATAMER, 2003, s. 107.

de tanımlanmamıştır.²⁰³⁵ Roma I Tüzüğü önsözü m.22’de “*consignor*” ve “*carrier*” tanımlarına yer verilmiş ve buna göre “*consignor*” taşıyıcı ile eşya taşıma sözleşmesini akdeden kişi olarak, “*carrier*” ise taşımayı kendisi ifa etsin veya etmesin, taşıma sözleşmesine göre taşımayı taahhüt eden kişi olarak tanımlanmıştır.²⁰³⁶ Buna göre *Atamer*, “*Bu fıkranın uygulamasında “taşıyıcı”, bir ücret karşılığında, eşyanın bir yerden diğer yere taşınmasını taahhüt eden kimsedir, “gönderen” de kendisine karşı bu taahhüt yapılan kimsedir; taşımanın hangi tür taşıma araçlarıyla yapıldığına bakılmaz*” şeklinde bir düzenleme önermiştir.²⁰³⁷ Ancak bu kavramların tanımlarına MÖHUK’ta yer vermek yerine, TTK uyarınca vasıflandırmalarının yapılması yeterli olacaktır. Buna göre çalışmada incelendiği üzere taşıyıcının tanımına TTK m.850/1 hükmünde yer verilmiş, TTK m.850/2 hükmünde gönderenin, taşıyıcıya taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı düzenlenmiştir.

MÖHUK m.29/2 hükmünde revize edilmesi gereken bir başka husus maddede öngörülen şartların gerçekleşmemesi halinde hangi hukukun sözleşmeye uygulanacağını açık olarak düzenlenmesi gerekliliğidir. Buna göre taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke, yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ile aynı olmaması durumunda hangi hukukun uygulanacağını Roma I Tüzüğü m.5 hükmüne benzer şekilde açıkça düzenlenmesi gereklidir. Böylece çalışmada da belirtildiği üzere bu durumda MÖHUK m. 24/4 hükmü uyarınca mı yoksa MÖHUK m.29/3 hükmü uyarınca mı uygulanacak hukukun tespit edileceğine dair karışıklık giderilmiş olacaktır.

MÖHUK m.29 hükmünün revize edilmesi durumunda bu hükümden aynen alınabilecek kısımlar da bulunmaktadır. Buna göre öncelikle MÖHUK m.29/I hükmünde tarafların hukuk seçimi yapmış olmaları halinde bu hukukun uygulanacağı düzenlenmiştir ve böylece sözleşmelerde dikkate alınan irade serbestisi prensibi bu hükümde de dikkate alınmıştır. Ayrıca taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke bakımından sözleşmenin kuruluş anının esas alınacağı, MÖHUK gerekçesinde de yer verildiği üzere kötü niyetli değişikliklerin önlenmesi amacı ile öngörüldüğü için hükmün olası bir revizyonu durumunda yine böyle bir ifadeye yer verilmelidir. MÖHUK m.29/2 hükmünün ikinci cümlesinde öngörülen tek seferlik charter sözleşmelerinin ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerin bu madde hükümlerine tabi olacağının belirtilmesine ilişkin hüküm MÖHUK Taslak halindeyken tartışmalara neden olmuştur. *Atamer*, tek seferlik charter sözleşmelerinin, eşya taşıma sözleşmelerine tabi kılan

²⁰³⁵ ATAMER, 2003, s. 107.

²⁰³⁶ Roma I Tüzüğü önsözü m.22 ilgili kısmı: “...For the purposes of this Regulation, the term ‘consignor’ should refer to any person who enters into a contract of carriage with the carrier and the term ‘the carrier’ should refer to the party to the contract who undertakes to carry the goods, whether or not he performs the carriage himself.”

²⁰³⁷ ATAMER, 2003, s. 108.

hükümün isabetsiz olduğunu, bu tür belgelerle ispat edilen sözleşmelerin zaten eşya taşımasına ilişkin olduğunu belirtmiştir.²⁰³⁸ Benzer şekilde MÖHUK m.29 hükmünde herhangi bir sözleşmenin özel olarak belirtilmesinin gerekli olmadığı ve bu hükümün, konusu eşya taşıma olan bütün sözleşmeleri kapsadığı ifade edilmiştir.²⁰³⁹ Ayrıca MÖHUK Taslak halindeyken içerdiği hükümlerin değerlendirilmesinde “*charter parti*” kavramının mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu m.1017²⁰⁴⁰ hükmünde ispat vasıtası olarak düzenlendiği, sözleşme türü olmadığı ve bu nedenle “*single voyage charter-parties*” kavramının Türk hukukuna uygun olmadığı belirtilmiştir.²⁰⁴¹ Charter parti ismiyle belirtilen belgenin fonksiyonu sözleşmenin şartlarını ispat etmektir.²⁰⁴² Uygulamada genelde charter sözleşmesinin ispatı amacıyla düzenlendiği ifade edilmiştir.²⁰⁴³ “*Asli amacı eşya taşıma olan diğer sözleşmelerin de eşya taşıma sözleşmesi sayılması*” ise deniz ticareti hukukunda pek çok yorum soruna neden olabileceği belirtilmiştir.²⁰⁴⁴ Atamer, “*Bu fıkranın uygulamasında, tek yolculuğa ilişkin charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmeler de eşya taşıma sözleşmesi sayılır*” şeklinde veya “*Bu fıkra, tek yolculuğa ilişkin charter sözleşmelerine ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelere de uygulanır*” şeklinde düzenlemelere yer verilmesi yönünde önerilerde bulunmuştur.²⁰⁴⁵ MÖHUK m.29/2 hükmünün ikinci cümlesinde tek seferlik charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerin de bu madde kapsamında olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla “*charter parti*” kavramına değil “*charter sözleşmeleri*” kavramına hükümde yer verilmiştir. MÖHUK m.29/2 hükmünün belirtilen bu ikinci cümleye her ne kadar Roma I Tüzüğü m.5 hükmünde yer verilmemiş olsa da çalışmada belirtildiği üzere eşya taşıma sözleşmesinin yorumlanmasında bu ifadeye Roma I Tüzüğü önsöz m.22 hükmünde yer verilmiş olup, dolayısıyla bu ifade Roma I Tüzüğü önsöz m.22 ile uyumludur ve MÖHUK m.29/2 hükmünde bu ifadeye yer verilmesi isabetlidir. Bunun nedeni ise çalışmada incelendiği üzere sözleşmeler farklı şekilde isimlendirilebilmekte ve bu durum tartışmalara neden olabilmektedir. Hükümün sözleşmenin amacına bakılması ve buna göre esas konusu eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacağını düzenlenmesi ile bu konudaki ortaya çıkabilecek tartışmalar önlenmektedir. Dolayısıyla bu cümleye eğer MÖHUK m.29 hükmü revize edilirse yine yer

²⁰³⁸ ATAMER, 2003, s. 106.

²⁰³⁹ PARTALCI, 2017, s. 773.

²⁰⁴⁰ Mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu m.1017: “*Charter mukavelesi yapıldığında taraflardan her biri, masrafını çekmek şartıyla, kendisine mukavele şartlarını ihtiva eden bir charter parti verilmesini isteyebilir.*”

²⁰⁴¹ ATAMER, 2003, s. 107.

²⁰⁴² ÜLGNER, 2017, s. 116. Charter partinin, charter sözleşmesinin ispat senedi olduğuna dair bkz. ÖZÇELİK, 2007, s. 42-43.

²⁰⁴³ ÖZÇELİK, 2007, s. 42.

²⁰⁴⁴ ATAMER, 2003, s. 107.

²⁰⁴⁵ ATAMER, 2003, s. 108.

verilmesi yerinde olacaktır. MÖHUK m.29/3 hükmünde eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde sözleşmeye bu hukukun uygulanacağını belirtilmesiyle çalışmada da belirtildiği üzere somut olay adaletini sağlama amacı söz konusudur. Bu nedenle MÖHUK m.29 hükmünün revize edilmesi durumunda yine bu fıkra yer verilmelidir. Roma Konvansiyonu m. 4/5 hükmünde sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde bu hukukun uygulanacağı, Roma I Tüzüğü m.5/3²⁰⁴⁶ hükmünde de açıkça daha sıkı ilişkili hukukun bulunması durumunda bu hukukun uygulanacağı öngörülmüştür. Ayrıca her ne kadar MÖHUK m.29 hükmünde hangi tür taşımanın bu madde kapsamında olduğu açıkça düzenlenmemiş olsa da çalışmada incelendiği üzere doktrinde bu maddenin hem unimodal hem de multimodal taşımalara uygulanacağına ilişkin görüş birliği söz konusudur. Dolayısıyla bu hükmün revize edilmesi durumunda “*Bu hükmün uygulanması bakımından taşımanın tek modlu (unimodal) veya birden fazla modlu (multimodal) yapıldığına bakılmaz*” şeklinde bir ifadeye yer verilebilirse de bu şekilde bir ifadenin hükümde yer alması şart değildir.

²⁰⁴⁶ Roma I Tüzüğü m.5/3: “Where it is clear from all the circumstances of the case that the contract, in the absence of a choice of law, is manifestly more closely connected with a country other than that indicated in paragraphs 1 or 2, the law of that other country shall apply.”

SONUÇ

Milletlerarası multimodal taşıma sözleşmesinin varlığı için tek bir taşıma sözleşmesi, en az iki farklı taşıma modunun bulunması, taşımanın başlangıç ve bitiş yerinin iki farklı ülke olarak öngörülmesi ve bedel karşılığında MTO'nun eşyayı belirlenen yere taşıma taahhüdünün bulunması gereklidir. Milletlerarası multimodal taşımalara ilişkin çeşitli kuruluşlar tarafından çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Bu çalışmalardan biri olan 1992 tarihli UNCTAD/ICC Kuralları, pek çok multimodal taşıma konişımentosunun parçası haline getirildiği için doktrinde başarılı olarak kabul edilmiştir. Ancak bu Kurallar, Kurallar'ın m.1.1 hükmünde öngörüldüğü üzere tarafların uygulanmasını kararlaştırmaları halinde uygulanacaktır. Kurallar, uygulanacak hukukun emredici hükümlerine aykırı olması durumunda Kurallar'ın ilgili hükümleri uygulanmayacaktır. Dolayısıyla bu Kurallar, anasyonel hukuk kuralı niteliğindedir. Emredici şekilde uygulanması amacıyla hazırlanan Multimodal Taşıma Konvansiyonu ve Rotterdam Kuralları (her multimodal taşımayı kapsamamakta, deniz yoluyla taşımayı içeren multimodal taşımaları kapsamaktadır) ise her iki konvansiyonda da belirtilen konvansiyonların yürürlüğe girmesi için aranan sayıda ülkenin taraf olmaması nedeniyle yürürlüğe girmemişlerdir. Her ne kadar doktrinde ve uygulamada milletlerarası multimodal taşıma konvansiyonu düzenlenmesi yönünde görüş hakim olsa da belirtilen bu iki konvansiyon da çeşitli nedenlerle doktrinde eleştirilmiştir. Rotterdam Kuralları'nı doktrinde destekleyen bir görüş de söz konusudur. Ancak deniz ticaretinde önde gelen devletlerin bu Kurallar'a taraf olmaması nedeniyle bu Kurallar'ın yürürlüğe girmesi olası görünmemektedir. Benzer bir durum Multimodal Taşıma Konvansiyonu için söz konusu olup, bu Konvansiyon'un hazırlanmasının üzerinden kırk yılı aşan bir sürenin geçtiği dikkate alındığında bu Konvansiyon'un da yürürlüğe girmeyeceği söylenebilir.

Bu çalışmada uygulamada sıkça rastlanan karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası taşıma sözleşmelerine Türk mahkemelerinin uygulayacakları hukuk tespit edilmiştir. Çalışmada incelenen karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmeleri yabancılık unsuru taşımaktadır. MÖHUK m.1/1 hükmünde belirtildiği üzere bu durumda uygulanacak hukuk MÖHUK hükümlerinde düzenlenmektedir. Ancak Anayasa m.90/5 ve MÖHUK m.1/2 hükümlerinde belirtildiği üzere Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır. Bu nedenle Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası bir sözleşmenin varlığı ve somut uyuşmazlığın o sözleşmenin kapsamında olması durumunda Türk mahkemeleri ilgili milletlerarası sözleşmeyi somut uyuşmazlığa uygulayacaktır. Milletlerarası multimodal taşımaları düzenleyen bir konvansiyon yürürlükte değildir. Unimodal taşımaları düzenleyen çeşitli milletlerarası konvansiyonlar söz konusudur. Türkiye, karayoluyla

milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen CMR'ye taraftır. CMR m.1/1 hükmünde karayoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerinin, eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği ülkenin CMR'ye taraf bir devlet olması durumunda CMR kapsamında olduğu düzenlenmiştir. Ancak CMR yalnızca karayoluyla milletlerarası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanmamaktadır. Buna göre CMR m.2 hükmünde taşımanın bir kısmında deniz yolu, demiryolu, nehir, kanal, hava yoluyla eşyanın boşaltılmadan taşınması durumunda da CMR taşımanın tamamı için uygulanacaktır. Ancak CMR m.14 kapsamında bir taşıma engeli nedeniyle eşya boşaltılmış ise bu durum CMR m.2 hükmüne aykırılık oluşturmaz.

Deniz yoluyla milletlerarası eşya taşıma alanında ise konişmento veya benzeri nitelikte bir emtia senedi ile tevsik edilen bir taşıma sözleşmesinin varlığında Türkiye'nin taraf olduğu Lahey Kuralları uygulanacaktır. Lahey Kuralları İmza Protokolü'nde bu Kurallar'a taraf olan devletlerde Kurallar'ın yürürlüğe girmesi için iki farklı seçenek öngörülmüş ve Türkiye'nin hangi seçeneği tercih ettiği doktrinde tartışmalara neden olmuş, bu tartışmalar sonucunda da doktrinde bir görüş TTK hükümlerinin uygulanmasını savunurken, diğer görüş ise Lahey Kuralları'nın uygulanması gerektiğini savunmuştur. Milletlerarası bir antlaşma olan Lahey Kuralları'nın öncelikli olarak uygulanması gereklidir. Dolayısıyla Lahey Kuralları'nın uygulanması gerektiğini savunan görüşe katılmaktayız. Doktrinde de belirtildiği üzere konişmentonun düzenlenmemiş olması Lahey Kuralları'nın uygulanamayacağı anlamına gelmemektedir. Taraflar konişmentonun düzenleneceğini kararlaştırmışlar ise konişmento düzenlenmemiş olsa da Lahey Kuralları uygulanacaktır. Deniz yük senetleri, Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde belirtilen benzeri nitelikte emtia senedi olmadığı için Lahey Kuralları'nın kapsamının dışındadır. Multimodal taşıma belgesi ise devredilebilir nitelikte düzenlendiği takdirde Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde öngörülen benzeri nitelikte emtia senedi kapsamında olacak ve Lahey Kuralları uygulanabilecektir.

Günümüzdeki durum incelendiğinde karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası taşımanın CMR m.2 kapsamındaki Ro-Ro taşıma olması durumunda bu taşıma sözleşmesine CMR hükümleri uygulanacaktır. Ancak CMR m.2/1 hükmündeki şartların gerçekleşmesi durumunda Lahey Kuralları'nın uygulanması söz konusu olabilecektir. Buna göre bu hüküm uyarınca diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda meydana gelen kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşıyıcısının bir fiil veya ihmali nedeni ile doğmayıp, eşyaların diğer taşıtlarla taşınması sırasında ve nedeniyle söz konusu olduğu kanıtlanır ise, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bakımından söz konusu diğer taşıtlarla eşyanın taşınması için o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir sözleşme yapılmış sayılır ve o sözleşme konulması gelenekleşmiş hükümlere göre belirlenmektedir. Ayrıca bu hüküm uyarınca konulmuş bu gibi koşulların

bulunmaması durumunda karayolu taşıyıcısının sorumluluğunun CMR'ye tabi olacağı düzenlenmiştir. Kanımızca “*gelenekleşmiş hükümler*” kavramı ile sözleşmeye emredici şekilde uygulanacak hükümler kastedilmektedir. Dolayısıyla kayıp veya hasarın, karayolu taşıyıcısının fiil veya ihmali nedeni ile değil, eşyanın gemi ile taşınması sırasında ve nedeni ile söz konusu olduğu kanıtlanır ise bu durumda taşıyan ile gönderen arasında bir sözleşme yapılmış sayılacak ve o sözleşmeye Türkiye, Lahey Kuralları'na taraf olduğu için Lahey Kuralları uygulanacaktır. Doktrinde bu durumda Lahey Kuralları'nın sözleşmeye uygulanmasına ilişkin değerlendirmenin objektif şekilde mi yoksa subjektif şekilde mi yapılması gerektiği tartışmalıdır. Kanımızca bu durumda *Gabriele Wehr* kararında belirtildiği gibi CMR m.2 hükmünde bir varsayım söz konusu olup, gönderen bu anlaşmanın müzakerelerinde taraf olmadığı için göndereni korumak gereklidir ve bu nedenle değerlendirme tarafların aralarındaki yaptıkları sözleşmeye göre değil, objektif şekilde yapılmalıdır. Eğer varsayımsal sözleşme Lahey Kuralları kapsamında değil ise taşıyıcının sorumluluğuna CMR hükümleri uygulanacaktır. Teslimde gecikme söz konusu ise bu konuda Lahey Kuralları'nda bir düzenleme yer almadığı için CMR m.2/1 hükmü uyarınca bu durumda karayolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR hükümlerine göre belirlenecektir.

Varşova Konvansiyonu m.31/1 hükmünde multimodal taşımanın hava yoluyla taşıma aşamasına Varşova Konvansiyonu'nun uygulanacağı, Montreal Konvansiyonu m.38/1 hükmünde multimodal taşımanın hava yoluyla taşıma aşamasına Montreal Konvansiyonu'nun uygulanacağı ve CIM m.1/3 ve m.1/4 hükümlerinde multimodal taşımanın demiryoluyla taşıma aşamasına bu Konvansiyon'un uygulanacağı açıkça düzenlenmiştir. Türkiye'nin taraf olmadığı Hamburg Kuralları m.1/6 hükmünde multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına Hamburg Kuralları'nın uygulanacağı öngörülmüştür. CMR'de multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanabileceğine dair bir hüküm ve Lahey Kuralları'nda multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına Lahey Kuralları'nın uygulanacağına dair bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla doktrinde her iki konvansiyonun bu konuda uygulama alanı bakımından tartışmalar bulunmaktadır. Kanımızca Lahey Kuralları, Kurallar'ın uygulanmasına ilişkin şartların somut uyuşmazlıkta var olması durumunda multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına uygulanmalıdır. Buna göre multimodal taşıma belgesinin devredilebilir şekilde düzenlendiği durumda Lahey Kuralları m.1(b) hükmü kapsamında olması ve Lahey Kuralları m.1(b) hükmünde yer alan “*in so far as such document relates to the carriage of goods by sea*” ifadesi ile Kurallar'ın uygulama alanı bakımından ilgili belgenin (konişmento veya benzeri nitelikteki emtia senedi) deniz yoluyla taşıma ile bağlantılı olduğu sürece şeklinde belirtilmesi nedeniyle Türk mahkemelerinin multimodal taşımanın

deniz yoluyla taşıma aşamasına Lahey Kuralları'nı uygulamaları gereklidir. Kurallar'ın uygulanması bakımından taşıma sözleşmesi esas alınmamaktadır. Çalışmada çeşitli kararlarda (örneğin, *Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another*) ve doktrinde belirtildiği üzere CMR'nin multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanabileceğine dair görüş söz konusudur. Ancak kanımızca CMR, multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına uygulanmamalıdır. Bunun nedeni ise çalışmada incelenen Alman Federal Yüksek Mahkemesi'nin 17 Temmuz 2008 tarihli kararında da belirtildiği üzere, CMR m.1/1 hükmünün lafzı, multimodal taşımalar bakımından CMR'de yalnızca CMR m.2 hükmünün düzenlenmesi, CMR İmza Protokolü'nde multimodal taşımaları düzenleyen bir konvansiyon için görüşmeler yapılacağına CMR'ye taraf olan devletler tarafından taahhüt edilmesi sebepleriyle CMR bu durumda uygulanmamalıdır. CMR m.1/1 hükmünde karayoluyla eşya taşımaları değil, karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinden bahsedilmiştir. Multimodal taşıma sözleşmesinin varlığı durumunda karayoluyla eşya taşıma sözleşmesine uygulanacağı öngörülen CMR'nin uygulanması söz konusu olamaz. CMR m.41 hükmünde CMR'nin hükümlerinin emredici olduğu düzenlenmiştir. Multimodal taşımanın karayoluyla taşıma aşamasına CMR'nin uygulanacağını savunmak CMR m.41 hükmüne de aykırılık teşkil edecektir. Bu nedenle eğer karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma CMR m.2 kapsamında bir taşıma değil ise bu durumda taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasına, uygulanmasına ilişkin şartları gerçekleşmesi durumunda Lahey Kuralları uygulanacak, karayoluyla taşıma aşamasına ise her ne kadar çeşitli kararlarda ve doktrindeki görüşlerde bu durumda CMR'nin uygulanabileceğine ilişkin bir görüş bulunsa da, çalışmada incelendiği üzere kanımızca bu durumda taşımanın bu aşaması CMR'nin uygulama alanında değildir ve bu nedenle CMR hükümleri uygulanmayacaktır. Taşımanın bu aşamasına uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilecektir. İncelenen bu ihtimal kayıp, hasar veya gecikmenin meydana geldiği yerin belli olması durumunda söz konusu olacaktır. Buna göre örneğin, hasar milletlerarası multimodal taşımanın deniz yoluyla taşıma aşamasında gerçekleşir ise bu durumda somut olaydaki taşıma Lahey Kuralları'nın uygulama alanına giriyorsa Lahey Kuralları uygulanabilecek, hasarın karayoluyla taşıma aşamasında gerçekleşmiş olması durumunda ise MÖHUK m.29 hükmü uyarınca somut uyuşmazlığa uygulanacak hukuk tespit edilecektir.

Somut uyuşmazlığın, taşımanın hangi aşamasında meydana gelen olay nedeniyle doğduğu tespit edilemiyorsa ve bu taşıma CMR m.2 kapsamındaki bir taşıma değil ise bu durumda bu tür taşımaları düzenleyen yürürlükte olan Türkiye'nin taraf olduğu bir konvansiyon bulunmadığı için taşımanın tamamına uygulanacak hukuk MÖHUK m.29 hükmü uyarınca

tespit edilecektir. MÖHUK m.29 hükmü uyarınca tespit edilen hukuk Türk hukuku olması durumunda TTK m.902 vd. hükümleri uygulanacaktır. Çalışmada çeşitli Türk mahkemelerinin kararlarında incelendiği üzere Türk mahkemelerinin MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuku tespit etmeden, somut uyuşmazlığa doğrudan TTK hükümlerini uyguladığı kararları bulunmaktadır. Bunun yerine MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukukun tespit edilip, bu hukukun Türk hukuku olması durumunda TTK m.902 vd. hükümlerini uygulamak gereklidir. Günümüzde taşıma çoğu zaman konteynerlerle yapıldığı için kayıp veya hasarın nerede meydana geldiğini tespit etmek güçtür. Bu nedenle Türk mahkemelerinin çoğunlukla MÖHUK m.29 hükmü uyarınca uygulanacak hukuku tespit ettiği kararlar söz konusu olacaktır.

MÖHUK m.29/1 hükmünde eşya taşıma sözleşmelerine tarafların seçtikleri hukukun uygulanacağı düzenlenmiştir. Hukuk seçimi bakımından MÖHUK m.24 hükmünde benimsenen esaslar bu hüküm bakımından da geçerlidir. Buna göre açık veya zımni hukuk seçimi söz konusu olabilecektir, farazi hukuk seçimi ise kabul edilmemektedir. Taraflar seçilen hukukun sözleşmenin tamamına veya bir kısmına uygulanabileceğini kararlaştırabilirler. Taraflar, her zaman hukuk seçimi yapabilir veya değiştirebilir, sözleşmenin kurulmasından sonra yapılan hukuk seçimi, üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak kaydıyla, geriye etkili olarak geçerlidir. MÖHUK m.29/3 hükmünde de MÖHUK m.24/4 hükmünün son cümlesinde benimsenen istisnaya yer verilmiştir. Buna göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması durumunda sözleşmeye bu hukuk uygulanacaktır. Tarafların hukuk seçimi yapması durumunda MÖHUK m.29/3 hükmü uygulanamayacaktır çünkü bu durumda taraflar hukuk seçimi yapmış olacak ve sözleşme ile daha sıkı ilişkili bir hukuk söz konusu olmayacaktır.

MÖHUK m.29/2 hükmünde tarafların sözleşmeye uygulanacak hukuku seçmemeleri durumunda sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkenin, yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşme ile en sıkı ilişkili olduğu kabul edileceği ve sözleşmeye bu ülke hukukunun uygulanacağı düzenlenmiştir. Taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkenin hukukunun uygulanabilmesi için bu hükümde öngörülen şartın sağlanamaması durumunda ise hangi hukukun uygulanacağı doktrinde tartışmalıdır. Buna göre doktrinde bir görüş MÖHUK m.29/3 hükmü uyarınca tespit edilen hukukun uygulanmasını savunurken, diğer görüş ise MÖHUK m.24/4 hükmü uyarınca tespit edilen hukukun uygulanmasını savunmaktadır. MÖHUK gerekçesinde bu durumda MÖHUK m.24/4 hükmü uyarınca tespit edilen hukukun uygulanacağına yer verilmiştir. Ancak doktrinde MÖHUK m.29/3 hükmü uyarınca tespit edilen hukukun uygulanmasını savunan yazarların belirttiği üzere MÖHUK m.24/4 hükmünü

uygulamak, somut uyuşmazlığa taşıyıcının işyerinin bulunduğu ülkenin hukukunu uygulama sonucunu doğuracağı için bu durumda MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen şartın bir anlamı kalmayacaktır. MÖHUK gerekçesinde eşya taşıma sözleşmelerinin özelliklerini dikkate alan bir düzenleme yapılması ihtiyacı temel gerekçe olarak belirtilmiştir. Dolayısıyla MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen şartın sağlanamaması durumunda uygulanacak hukukun MÖHUK m.24/4 hükmü uyarınca tespit edileceğini savunmak, MÖHUK m.29 hükmünün düzenlenmesindeki temel gerekçeye aykırı olacaktır. Ancak MÖHUK m.24/4 hükmü uyarınca tespit edilen hukukun uygulanması gerektiğini savunan yazarların da belirttiği üzere MÖHUK m.29/2 hükmünde öngörülen şartın sağlanamaması durumunda sözleşme ile en sıkı ilişkili hukukun tespit edilemediği durumda MÖHUK m.29/3 hükmü uygulanarak sözleşme ile daha sıkı ilişkili hukukun nasıl tespit edebileceğine dair bir eleştiri yapmak mümkündür. Ayrıca çalışmada belirtildiği üzere MÖHUK m.29 hükmünün gerekçesinde bu durumda MÖHUK m.24 hükmünde yer alan genel kuralın uygulanacağı belirtilmiştir. MÖHUK m.29/2 hükmü şu anki haliyle değerlendirildiğinde bu hükümde öngörülen şartın gerçekleşmemesi durumunda MÖHUK m.24/4 hükmü uyarınca uygulanacak hukukun tespit edileceğine dair görüşe katılmak, Roma Konvansiyonu hükümleri ve bu hükümlerin doktrinde değerlendirilmesi dikkate alındığında, güçtür. Ancak MÖHUK m.29/2 hükmünde taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkenin hukukunun uygulanabilmesi için bu hükümde öngörülen koşullardan birinin sağlanmaması durumunda hangi hukukun uygulanacağını düzenlenmemesi, bu hükmü eleştiriye açık hale getirmektedir. Bu konuda bir düzenlemenin yer almaması doktrinde de belirtildiği üzere eksikliklerdir. Belirtilen bu sorun Roma I Tüzüğü m.5/1 hükmü dikkate alınarak çözülebilir. Buna göre böyle bir çözümün benimsenmesi durumunda tarafların kararlaştırdığı teslim yeri hukuku sözleşmeye uygulanacaktır.

Taşıma hukukunda kullanılan terimler bakımından yeknesaklık söz konusu değildir ve bu durum doktrinde eleştirilmektedir. MÖHUK m.29/2 hükmünde “*taşıyıcı*” ve “*gönderen*” kavramları kullanılmıştır. Bu hükümde “*taşıyıcı/taşıyan*” ve “*gönderen/taşıtan*” kavramlarına yer verilmesi çeşitli taşıma modlarında kullanılan terimlere yer verilmesi anlamına gelecektir. MÖHUK m.29 hükmünde taşıma modeline göre sınırlama yapılmadığı için farklı taşıma modlarında kullanılan terimlere yer vermek daha uygun olabilir. Ayrıca yine multimodal taşıma sözleşmeleri için uygun olmayan şekilde “*yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke*” ifadesi yerine “*eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği ülke*” ifadesine yer verilmesi daha uygun olacaktır. MÖHUK m.29 hükmünde yer alan bağlama noktaları ve bağlama konuları *lex fori*’ye göre vasıflandırılmaktadır. MÖHUK m.29/2 hükmünde yer alan “*tek seferlik charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmeler*” kavramı doktrinde tartışmalara

neden olmuştur. Bu şekilde bir ifadeye Roma Konvansiyonu m.4/4 hükmünde ve Roma I Tüzüğü önsözü m.22’de yer verilmiştir. Doktrinde de ifade ediliği üzere sözleşme ne şekilde isimlendirilirse isimlendirilsin, sözleşmenin amacına bakılacak ve amacı eşya taşıma olan sözleşmeler bu hüküm kapsamında olacaktır. Çalışmada deniz ticareti sözleşmeleri kapsamında navlun sözleşmesi, zaman charteri sözleşmesi ve gemi kira sözleşmesi incelenmiştir. Navlun sözleşmesinin esas konusunun eşya taşıma olduğu konusunda herhangi bir tereddüt söz konusu değildir. TTK m.1138/1 hükmünde navlun sözleşmesi türleri olarak yolculuk charteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi belirtilmiştir. Bu hükümde de düzenlendiği üzere her iki sözleşmede de taşıyan, navlun karşılığında denizde eşya taşımayı üstlenmektedir. Zaman charteri sözleşmelerinin tanımı TTK m.1131/1 hükmünde yapılmış ve hükümde geminin ticari yönetiminin belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakılmasından bahsedilmiştir. TTK’nın gerekçesinde zaman charteri sözleşmelerinde eşya taşıma taahhüdünün söz konusu olmadığı belirtilmiştir. Zaman charteri sözleşmeleri, TTK’da navlun sözleşmesi türleri arasında sayılmamış ve navlun sözleşmelerinden ayrı olarak düzenlenmiştir. Doktrinde zaman charteri sözleşmelerinin TTK’da navlun sözleşmelerinin bir türü olarak düzenlenmemesi bazı yazarlarca eleştirilmiş ve zaman charteri sözleşmelerinde eşya taşıma taahhüdünün bulunduğu savunulmuştur. Doktrinde TTK’da öngörülen düzenlemenin milletlerarası deniz ticaretine uygun olmadığı belirtilmiş ve eleştirilmiştir. Doktrinde aksi görüş de söz konusu olup, zaman charteri sözleşmelerinde TTK ve TTK gerekçesinde belirtildiği üzere eşya taşıma taahhüdünün bulunmadığı ifade edilmiştir. TTK’da deniz ticareti sözleşmeleri kapsamında gemi kira sözleşmesi, zaman charteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi öngörülmüş ve bu sözleşmeler birbirinden ayrı olarak düzenlenmiştir. Buna rağmen doktrinde zaman charteri sözleşmelerinin gemi kira sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunan bir görüş söz konusudur. Doktrinde bir başka görüş zaman charteri sözleşmelerinin niteliği bakımından geminin kullanım amacına göre yorum yapılacağını savunmaktadır. Zaman charteri sözleşmelerinin MÖHUK m.29 hükmü kapsamında olup olmadığı, bu sözleşmelerin nasıl vasıflandırılacağı doktrinde tartışmalara neden olmuştur. Zaman charteri sözleşmelerinin vasıflandırılması bu sözleşmelerin nasıl isimlendirildiğine bakılarak değil, sözleşmenin amacına bakılarak yapılmalıdır. Bu nedenle sözleşmenin amacına bakılacak ve esas konusu eşya taşıma ise MÖHUK m.29 hükmü kapsamında olacaktır. TTK m.1119 hükmünde gemi kira sözleşmelerinin tanımı yapılmıştır. TTK m.1119/1 hükmü uyarınca kiraya veren, kira bedeli karşılığında, belirli bir süre için geminin kullanılmasını kiracıya bırakmayı üstlenmektedir. Dolayısıyla gemi kira sözleşmelerinde eşya taşıma taahhüdü olmadığı konusunda herhangi bir tereddüt bulunmamaktadır. Bu nedenle bu sözleşmeler MÖHUK m.29 hükmü kapsamında değildir. Esas

konusu eşya taşıma olmayan sözleşmeler MÖHUK m.29 kapsamında değil MÖHUK m.24 hükmü kapsamında olacaktır. Deniz yoluyla taşıma sözleşmelerinin yanı sıra karayolu, demiryolu, hava yolu, multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanan bu hükmün kapsamına esas konusu eşya taşıma olan sözleşmeler girmektedir.

Milletlerarası multimodal taşımaları düzenleyen bir konvansiyonun (örneğin Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun) yürürlüğe girmesi ve Türkiye'nin de bu konvansiyona taraf olması durumunda bu tür taşımalara bu konvansiyon uygulanacaktır veya bütün multimodal taşımaları düzenlemese de, çalışmanın inceleme konusu olan karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası taşıma sözleşmelerine uygulanabilecek olan Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi durumunda bu taşımalara Rotterdam Kuralları uygulanacaktır. Eğer Multimodal Taşıma Konvansiyonu yürürlüğe girer ve Türkiye bu Konvansiyon'a taraf olur ise çalışmanın konusu olan karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşıma sözleşmesine bu Konvansiyon uygulanacaktır ancak Konvansiyon hükmünde belirtildiği üzere CMR m.2 kapsamında olan bir Ro-Ro taşımanın varlığı durumunda Multimodal Taşıma Konvansiyonu değil, CMR hükümleri uygulanacaktır. Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi ve Türkiye'nin taraf olması durumunda ise CMR m.2 kapsamına girmeyen karayolu ve deniz yolundan oluşan milletlerarası multimodal taşımada Rotterdam Kuralları m.26 hükmü uyarınca eşyanın zıyaı, hasarı, teslimde gecikmeye neden olan olayın eşyanın gemiye yüklenmesinden önce veya gemiden boşaltılmasından sonra gerçekleşmesi durumunda CMR hükümleri Rotterdam Kuralları'na göre öncelikli olarak uygulanacaktır. Rotterdam Kuralları m.82(b) hükmü uyarınca CMR m.2 kapsamına giren Ro-Ro taşıma söz konusu ise bu durumda CMR uygulanacaktır. Rotterdam Kuralları m.82 hükmünde bu durumda CMR'de gerçekleştirilecek sonraki değişikliklerin de uygulanmasının etkilenmeyeceği düzenlenmiştir. Belirtmek gerekir ki, çalışmada Multimodal Taşıma Konvansiyonu ve Rotterdam Kuralları'nın aynı anda yürürlüğe girmesi değil, her birinin ayrı ayrı yürürlüğe girmesi durumunda Türk mahkemelerinin hangi hukuku uygulayacakları değerlendirilmiştir.

MÖHUK m.29 hükmünün revize edilmesi modern taşımacılığın ihtiyaçlarını karşılaması bakımından yararlı olacaktır. Bu konuda şu şekilde bir hüküm önerilebilir:

Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler

(1) Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tâbidir.

(2) Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının/taşıyanın esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği ülke veya gönderenin/taşıtanın esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu

ülkenin hukuku uygulanır. Eğer bu şartlar sağlanmaz ise, tarafların kararlaştırdığı teslim yeri hukuku sözleşmeye uygulanacaktır. Tek seferlik charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmeler de bu madde hükümlerine tâbidir.

(3) Hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır.



KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak: *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015.

ADIGÜZEL, Burak: *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*, 4. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2021.

AKIN, Mehmet Zeki: “Uluslararası Taşımacılıkta “Multimodal” Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar*, 26-27 Ocak 1984 Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 37-63.

AKINCI, Sami: *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri-Navlun Mukaveleleri*, Türkiye Ticaret Postası Matbaası, İstanbul, 1961.

AKINCI, Ziya: *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999.

AKINCI, Ziya: *Milletlerarası Özel Hukuk*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2020.

AKSOY, Sami: *Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019. (*Deniz Taşımalarında*)

AKSOY, Sami: “Ro-Ro Taşımalarının Hukuki Boyutu”, *BATİDER*, C. XXXV, (2019), S.2, s. 171-209. (*Ro-Ro Taşımalarının*)

AKSOY, Sami: *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015.

ALADWANI, Talal: “The Supply of Containers and “Seaworthiness”- The Rotterdam Rules Perspective”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 42, (2011), S. 2, s. 185-209.

ALBA, Manuel: “The Use of Electronic Records as Collateral in the Rotterdam Rules: Future Solutions for Present Needs”, *Uniform Law Review*, C. 14, (2009), S. 4, s. 801-829.

ALGANTÜRK LIGHT, Didem: “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. iur. Merih Kemal OMAĞ’a Armağan, Özel Sayı, Seçkin Yayıncılık, CİLT-III, C. 16, (2017), S. 2, s. 17-27.

ALGANTÜRK LIGHT, Didem: “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (2006), S. 10, s. 123-145.

ALHAN, Yunus: *Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2023.

AMASYA, Serap: “1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme”, *Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı*, (2007), s. 261-277.

ANTAPASIS, Michael: “CMR: Have We Reached the End of the Road?”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 9, (2017), S. 1/2, s. 49-55.

ARKAN, Sabih: “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) üzerinde bir İnceleme”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar*, 26-27 Ocak 1984 Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 5-21.

ARKAN, Sabih: “24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, *BATİDER*, C. XI, (1982), S. 3, s. 27-47.

ASARIOTIS, Regina: “The Rotterdam Rules: A Brief Overview of Some of Their Key Features”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 1, (2009), S. 3, s. 111-125.

ATAMER, Kerim: “Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 41, (2010), S. 4, s. 469-498.

ATAMER, Kerim: “MÖHUK Reformu Hakkında”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 23, (2003), S. 1-2, s. 89-113.

ATAMER, Kerim: “1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi ve 1968 ile 1978 Tarihli Protokolleri” in *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, Kerim ATAMER/Cüneyt SÜZEL (eds.), Cilt I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 123-150.

ATAMER, Kerim: “2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi” in *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, Kerim ATAMER/Cüneyt SÜZEL (eds.), Cilt I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 246-261.

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

AYBAY, Rona/DARDAĞAN, Esra: *Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)*, 2. Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2008.

AYGÜN, Mesut: “Taşıma Sözleşmeleri” in *Yeni Lex Mercatoria ve Kaynakları*, Işıl ÖZKAN/ Ceyda SÜRAL EFEÇİNAR/Bengül KAVLAK (eds.), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 161-190.

AYGÜN, Mesut: “Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, (Özel Sayı 2014), Prof. Dr. Hakan PEKCANITEZ’e Armağan, s. 1025-1066.

BALKIR, Gülümser: *Zaman Çarteri Sözleşmesinde Tarafların Hakları ve Borçları*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Uygulamalı Ticaret Hukuku Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2018.

BASKIND, Eric/OSBORNE, Greg/ROACH, Lee: *Commercial Law*, 2nd Edition, Oxford University Press, Oxford, 2016.

BAYATA CANYAŞ, Aslı: *AB ve Türk Hukuku Uyarınca Sözleşmeye Uygulanacak Hukuka İlişkin Genel Kural*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012.

BAYRAKTAROĞLU ÖZÇELİK, Gülüm: “Konişmentoya Bağlanan Eşya Üzerindeki Aynı Hakka Uygulanacak Hukukun Tespiti”, *Ankara Barosu Dergisi*, (2008), S. 2, s. 57-73.

BEHR, Volker: “Rome I Regulation A-Mostly-Unified Private International Law of Contractual Relationships Within-Most-of the European Union”, *Journal of Law and Commerce*, C. 29, (2011), s. 233-272.

BER, Ahmet Said: *Elektronik Konişmento*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018.

BERLINGIERI, Francesco: “A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door”, *Uniform Law Review*, C. 8, (2003), S. 1-2, s. 265-280.

BERLINGIERI, Francesco: “Freedom of Contract under the Rotterdam Rules”, *Uniform Law Review*, C. 14, (2009), S. 4, s. 831-846. (*Freedom of Contract*)

BERLINGIERI, Francesco: “The History of the Rotterdam Rules”, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the “Rotterdam Rules”*, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.) Springer, Verlag Berlin Heidelberg, 2011, s. 1-61.

BERLINGIERI, Francesco: “The Rotterdam Rules: The ‘The Maritime Plus’ Approach to Uniformity”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 1, (2009), S. 2, s. 49-60.

BİCAN, Buğrahan: *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk*, Ticaret Hukuku Monografileri, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020.

BOLCA, Tunca: *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018.

BROOKS, Mary/MACKEY, Jason: “Will the Rotterdam Rules be Accepted? A Liner Cargo Interest Perspective”, *The Dalhousie Law Journal*, C. 35, (2012), S. 2, s. 267-294.

BUĞRA ŞAR, Ayşegül: “Zaman Çarteri Sözleşmesinin Nitelendirilmesine İlişkin Değerlendirmeler”, *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, (2023), S. 1, s. 769-832.

BURDURLU AHLAT, Özlem: “Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un 29. Maddesi Kapsamında Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukukun Değerlendirilmesi” in *Atipik Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk*, Sibel ÖZEL/ Hatice Selin PÜRSELİM ARNİNG (eds.), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 579-616.

BURDURLU AHLAT, Özlem: *Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2024.

CAN, Hacı: *Milletlerarası Özel Hukuk*, 6. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2023.

CAN, Mertol: *CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, Birinci Cilt, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2017.

CARLSON, Mary Helen: “U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea is Important to the United States”, *Texas International Law Journal*, C. 44, (2009), S. 3, s. 269-276.

CİĞER, Selim: “İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu (CMNI)”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XII, (2022), S. 2, s. 1387-1412.

CİĞER, Selim: *On Yılın Ardından Rotterdam Kuralları: Ana Hatlarıyla Rotterdam Kuralları ve Konvansiyon'un Geleceği Üzerine Düşünceler*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021.

CİĞER, Selim: “Rotterdam Rules’ Scope of Application in the Context of Multimodal Transport”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 5, (2015), S. 2, s. 159-187.

CLARKE, Malcolm A.: *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Third Edition, Sweet & Maxwell, London, 1997.

COŞKUN, Gürkan: *Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018.

CÖMERT VAROL, Gözde: *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp veya Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.

CUMALIOĞLU, Emre: “Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiye Belirlemesinin Hukuki Niteliği”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 10, (2008), S. 2, s. 65-98.

CUMALIOĞLU, Emre: *Kırkambar Sözleşmesi*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011.

ÇAĞA, Tahir: “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Andlaşması, 1978”, *BATİDER*, C. X, (1979), S. 2, s. 329-352.

ÇALIK, Ahmet: “Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar”, *MÜHF-HAD*, C. 18, (2012), S. 2, s. 443-450.

ÇELİKEL, Aysel/ERDEM, B. Bahadır: *Milletlerarası Özel Hukuk*, 16. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2020.

ÇELİK, Elif Çağla: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 2014.

ÇETİNKAYA, Nurgül: *Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2016.

ÇİM, Halit: *Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK ve TTK Tasarısı ile Mukayeseli Olarak)*, Dokuz Eylül

Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2006.

DAĞ, Elif: *CMR'ye Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.

DAMAR, Duygu: “Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 659-684.

DENİZ, İnci: *Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Doktora Tezi, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982.

DENİZ KANER, İnci: *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2021.

De WIT, Ralph: “Minimal Music: Multimodal Transport Including a Maritime Leg under the Rotterdam Rules” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd's List, London, 2010, s. 91-111.

DICEY, A.V./MORRIS, J.H.C.: *Dicey and Morris on The Conflict of Laws*, Lawrence Collins/ Adrian Briggs/ Jonathan Hill/ J.D. McClean/ C.G.J. Morse (eds.), 13th edition, Volume 2, Sweet&Maxwell, London, 2000.

DOĞAN, Vahit/YILMAZ, Alper Çağrı/AYHAN İZMİRLİ, Lale: *Milletlerarası Özel Hukuk*, 10. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara, 2024.

DONOVAN, James J.: “The Hamburg Rules: Why a New Convention on Carriage of Goods by Sea”, *The Maritime Lawyer*, C. 4, (1979), S. 1, s. 1-16.

DRISCOLL, William/LARSEN, Paul B.: “The Convention on International Multimodal Transport of Goods”, *Tulane Law Review*, C. 57, (1982-1983), S. 2, s. 193-281.

EKŞİ, Nuray/BUDAK, Ali Cem: “Hollanda Deniz Kanunlar İhtilâfı Kanunu”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. I, (2005), S.2, s.161-167.

EKŞİ, Nuray: *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999)*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2020. (*Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma*)

EKŞİ, Nuray: *Dış Ticaret Hukuku El Kitabı*, Beta Yayıncılık, İstanbul 2020. (*Dış Ticaret Hukuku*)

EKŞİ, Nuray: “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler: Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 Sayılı MÖHUK md. 29)”, Avrupa’da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri, *Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Araştırmaları Merkezi Konferans Yayınları Serisi-2*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2010. (*Uluslararası Eşya Taşıma*)

EKŞİ, Nuray: “Kanunlar İhtilâfı Alanında ‘Incorporation’”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, (1999-2000), s. 263-291.

EKŞİ, Nuray: *Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları*, 2. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2010. (“Incorporation” Yoluyla)

EKŞİ, Nuray: *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, 4. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2020. (*Milletlerarası Ticaret Hukuku*)

EKŞİ, Nuray: “Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkında Konvansiyon”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, Prof. Dr. Yılmaz Altuğ’a Armağan, C. 17-18, (1997-1998), S. 1-2, s. 163-181.

EKŞİ, Nuray: *Sözleşmeden Doğan Borçlara Uygulanacak Hukuk Hakkında Roma Konvansiyonu*, Beta Yayınları, İstanbul, 2004.

EMANET, Hakan: “Taşımacılık Düzenlemelerinde Türkçe Terminoloji Birliği İçin Öneriler”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2017, C. 19, S. 2, s. 319-340.

ERDEM, Ercan: *CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku*, 2. Baskı, Bilge Yayınevi, Ankara, 2022.

ERDİL, Engin: *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi*, 3. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020.

ERDOĞAN Burcu İrge: “Milletlerarası Özel Hukukta Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Değerlendirme”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 37, (2017), S. 2, s. 508-546.

ERKAN, Mustafa: “MÖHUK Madde 31 Bağlamında Türk Hukukunda Doğrudan Uygulanan Kurallara Bakış”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XV, (2011), S. 2, s. 81-121.

ERKAN, Mustafa/YÖNEY, Can: “MÖHUK: Hayatta mı, Can mı Çekişiyor?” in *MÖHUK’ta Reform*, Sibel ÖZEL/Mustafa ERKAN/Hatice Selin PÜRSELİM (eds.), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, s. 49-79.

FITZGERALD, Gerald F.: “The Proposed Convention on International Multimodal Transport of Goods: A Progress Report”, *Canadian Yearbook of International Law*, C. 17, (1979), s. 247-279.

FRANKO, Nisim: *Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1992.

FUJITA, Tomotaka: “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, *Texas International Law Journal*, C. 44, (2009), S. 3, s. 349-374.

GOLDBY, Miriam: “Electronic Alternatives to Transport Documents: A Framework for Future Development?” in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed.), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 225-241.

GÖKTÜRK, Kürşat/CAN, Mehmet Çelebi/KAŞAK, Esra: *Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşıma Hukuku*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020.

GÖLCÜKLÜ, İlyas: *Hava Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018.

GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL, Gülce: “MÖHUK Kapsamında Yabancı Hukukun Muhtevasının Tespitine İlişkin Hükmün Değerlendirilmesi ve Bazı Hukuk Düzenleri ile Karşılaştırılması” in *MÖHUK'ta Reform*, Sibel ÖZEL/Mustafa ERKAN/Hatice Selin PÜRSELİM (eds.), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, s. 153-167.

GÜNAY, M. Barış: *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013.

GÜNER-ÖZBEK, Meltem Deniz: “Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions” in *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the “Rotterdam Rules”*, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Springer Verlag, Berlin Heidelberg, 2011, s. 107-138.

GÜNER-ÖZBEK, Meltem Deniz: “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”, *MÜHF-HAD*, C. 18, (2012), S. 3, s. 233-254.

GÜNGÖR, Gülin: *Türk Milletlerarası Özel Hukuku*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021.

GÜRSES, Özlem: “Lahey Kurallarına Göre Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Bir Değerlendirme”, *İÜHF*, C. LXIII, (2005), S. 1-2, s. 293-304.

GÜRSES, Özlem: “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, *Prof. Dr. Özer Seliçi’ye Armağan*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2006, s. 267-309.

HAACK, Krijn: “Carriage Preceding or Subsequent to Sea Carriage under the Rotterdam Rules”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 63, (2010), S. 1-2, s. 63-71.

HANCOCK, Christopher: “Multimodal Transport under the Convention” in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 34-51.

HARRIS, Brian: *Ridley’s Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, 8th Edition, Sweet&Maxwell, London, 2010.

HASHMI, Sabena: “The Rotterdam Rules: A Blessing”, *Loyola Maritime Law Journal*, C. 10, (2012), S. 2, s. 227-268.

HODGES, Susan/GLASS, David A.: “Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd’s List, London, 2010, s. 237-270.

HOEKS, Marian: *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Aviation Law and Policy Series, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2010.

International Chamber of Commerce, UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (1992), Publication No. 481.

International Chamber of Commerce, Uniform Rules for a Combined Transport Document (1975), Publication No. 298.

İLDAN, Merve: *5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 1. Maddesi Çerçevesinde Yabancılık Unsuru*, İstanbul Medipol Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2020.

İLYASOV, Muhammetnazar: *TTK ve CMR'ye Göre Karayoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıma ve Teslim Engelleri*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019.

İREN, Oğuzcan: *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Yardımcı Kişilerden Doğan Sorumluluğu ve Taşıyıcılar Arası Rücu İlişkileri*, MEF Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2021.

KARA, Hacı: *Deniz Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.

KARA, Hacı: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2018.

KARAN, Hakan: “Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules?”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 42, (2011), S. 3, s. 441-451. (*Rotterdam Rules*)

KARAN, Hakan: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konşimento Arasındaki İlişki”, *BATİDER*, C. 20, (2000), S. 4, s. 153-165. (*Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi*)

KARAN, Hakan: *Elektronik Konşimento*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004.

KARAN, Hakan/Kara, Özgenur/VARAN, İzel: *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi*, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020.

KARAN, Hakan: *Law on International Carriage of Goods*, Turhan Bookstore, Ankara, 2013.

KARAN, Hakan: “Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules” in *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the “Rotterdam Rules”*, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Springer Verlag, Berlin Heidelberg, 2011, s. 229-248.

KARAN, Hakan: “Yargıtay’ın Konşimentolu Taşımlar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2000, s. 219-245. (*1924 Tarihli La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği*)

KAYA, Arslan: “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)”, *İÜHFM*, C. LVI, (1998), S. 1-4, s. 239-267.

KENDİGELEN, Abuzer/AYDIN, Alihan: “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi-“, *Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı*, Cilt I, Beta Yayınları, İstanbul, 2002.

KINDRED, Hugh M./BROOKS, Mary R.: *Multimodal Transport Rules*, Kluwer Law International, The Hague, 1997.

KIRAN, Süleyman: *Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018.

KIRAN, Süleyman: “Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK’nın Taşıma İşleri Kitabı’nda İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi”, *Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi*, (2016), S.1, s. 299-318.

KOŞER, Nihal: *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2015.

KULA DEĞİRMENCİ, Nil: *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021.

KULA DEĞİRMENCİ, Nil: “Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu ve Bu İşlevin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (2013), S. 24, s. 143-165. (*Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin*)

KULA DEĞİRMENCİ, Nil: “Rotterdam Rules: Is a Solution to the Uniformity Problem in International Maritime Cargo Transportation?”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. X, (2013), S. 2, s. 139-182. (*Rotterdam Rules*)

KULA DEĞİRMENCİ, Nil: “Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, C. 1, (2010), S. 2, s. 79-98.

KULA DEĞİRMENCİ, Nil: “What Would be the Possible Effects of Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules on the New Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods?”, *BATİDER*, C. XXX, (2014), S. 2, s. 91-136.

KULA, Nil: *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018.

KUTLUK, Ersoy: “İstanbul Boğazı’ndan Geçen Gemilerin Oluşturduğu Trafik Yükünün Çevresel Etkileri: Ro-Ro Gemileri Özelinde Bir İnceleme”, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, C. 6, (2018), S. 1, s. 285-310.

KUYUCU, Gülfer: *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.

LALE, Muktedir: *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015.

LAMONT-BLACK, Simone: “Claiming Damages in Multimodal Transport: A Need for Harmonisation”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 707-724.

LANDO, Ole: “Lex Fori in Foro Proprio”, *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, C. 2, (1995), S. 4, s. 359-375.

LEGROS, Cécile: “Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 725-740.

LEVINSON, Marc: *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press, New Jersey, 2006.

MANKABADY, Samir: “The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions”, *International and Comparative Law Quarterly*, C. 32, (1983), S. 1, s. 120-140.

MANKOWSKI, Peter: “The Rotterdam Rules-Scope of Application and Freedom of Contract”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 2, (2010), s. 9-21.

MARTEN, Bevan: “Multimodal Transport Reform and the European Union: A Treaty Change Approach”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 741-759.

MARTIN-CLARK, David: “Electronic Documents and the Rotterdam Rules” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd’s List, London, 2010, s. 283-294.

McKENDRICK, Ewan (ed.): *Goode on Commercial Law*, 4th Edition, Penguin Books, London, 2010.

MERİÇ, Gülfer: *Uluslararası Deniz Hukukunda Seyir Emniyeti*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2023.

MESÇİ, Barış: “CMR’nin Türk Hukukundaki Yeri ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ile İlişkisi”, *Prof. Dr. Turhan Esener’e Armağan, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayısı*, C. 15, (2016), S. 1, s. 867-897.

MESSENT, Andrew/GLASS, David A.: *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, Third Edition, Lloyd’s Shipping Law Library, London, 2000.

MİSİLİ, Sinan: “Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon (CMR) Uygulama Alanına İlişkin Şartlar ve CMR m.2 Uygulaması”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 14, (2019), S. 151, s. 545-555. (CMR m.2 Uygulaması)

MİSİLİ, Sinan: “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, C. 5, (2019), S. 1, s. 69-86. (Eşya Kavramı)

NASSERI, Kurosh: “The Multimodal Convention”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 19, (1988), S. 2, s. 231-260.

NIKAKI, Theodora: “Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?”, *Journal of Air Law and Commerce*, C. 78, (2013), S. 1, s. 69-119.

NIKAKI, Theodora: “Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 37, (2006), S. 4, s. 521-544.

NIKAKI, Theodora: “The Carrier’s Duties under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 35, (2010), S. 1, s. 1-44.

NIKAKI, Theodora/ SOYER, Barış: “A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves?”, *Berkeley Journal of International Law*, C. 30, (2012), S. 2, s. 303-348.

NOMER, Ergin: *Devletler Hususî Hukuku*, 22. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2017.

OZDEL, Melis: “Multimodal Transport Documents in International Sale of Goods”, *International Company and Commercial Law Review*, C. 23, (2012), S. 7, s. 238-250.

ÖNDER, Salih: “Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması”, *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, (2016), S. 7, s. 763-792. (Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması)

ÖZÇELİK, Gülüm: *Konışimentodan Doğan Kanunlar İhtilâfi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Uluslararası Özel Hukuk) Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2007.

ÖZDEL, Melis: “The Receipt Function of the Bill of Lading: New Challenges”, *International Company and Commercial Law Review*, C. 28, (2017), S. 12, s. 435-442.

ÖZDEMİR KOCASAKAL, Hatice: *Doğrudan Uygulanan Kurallar ve Sözleşmeler Üzerindeki Etkileri*, Galatasaray Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2001.

ÖZDEMİR KOCASAKAL, Hatice: “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m.24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 30, (2010), S. 1-2, s. 30.

ÖZDEMİR, Turkey: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.

ÖZEL, Bilal: *Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Karayolu ile Eşya Taşımalarında Gönderenin Sorumluluğu*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021.

ÖZEL, Sibel/ERKAN, Mustafa/PÜRSELİM, Hatice Selin/KARACA, Hüseyin Akif: *Milletlerarası Özel Hukuk*, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023.

ÖZEL, Sibel: “Sözleşmesel İlişkide Yabancılık Unsuru ve Hukuk Seçimi” in *Milletlerarası Özel Hukukta Güncel Konular Sempozyumu*, Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Eskişehir, 21-22 Nisan 2016, Sempozyum Bildirileri ve Tartışmalar, Bilgin TİRYAKİOĞLU/Mesut AYGÜN/Alı ÖNAL/A.Kübra ALTIPARMAK/Cansu KAYA (eds.), Yetkin Yayınları, Ankara, 2016, s. 423-435.

ÖZGENÇ, Zeynep: *Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2014.

ÖZGENÇ, Zeynep: “Türk Hukuku’nda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilafı Meseleleri”, *BATİDER*, C. 34, (2018), S. 4, s. 243-307.

PAMUK, Nihal: *Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2011.

PARTALCI, Rumeysa: “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 37, (2017), S. 2, s. 761-797.

PLENDER, Richard/WILDERSPIN, Michael: *The European Private International Law of Obligations*, Third Edition, Sweet&Maxwell, London, 2009.

RAINEY, Simon: “Interpreting the International Sea-Carriage Conventions Old and New” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd’s List, London, 2010, s. 37-72.

REYNOLDS, Francis: “The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules”, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, C. 7, (1990), s. 16-34.

REYNOLDS, Francis: “Transport Documents under the International Conventions” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd’s List, London, 2010, s. 271-282.

RØSÆG, Erik: “The Rotterdam Rules as a Model for Multimodal Transport Law”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 2, (2010), S. 1-2, s. 94-97.

SARGIN, Fügen: “Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel Bir Yaklaşım”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 50, (2001), S. 2, s. 37-95.

SMEELE, Frank: “The Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 2, (2010), S. 1-2, s. 72-86.

SÖZER, Bülent: “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni Ticaret

Kanunu'nun Hükümleri ile Karşılaştırmalı Olarak)", *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Erhan Adal'a Armağan, C. VIII, (2011), S. 2 & C. IX, (2012), S. 1, s. 465-503.

SÖZER, Bülent: *Deniz Ticareti Hukuku- I*, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022.

SÖZER, Bülent: *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, 2. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009.

SPANJAART, Michiel: *Multimodal Transport Law*, Routledge, New York, 2017.

STURLEY, Michael F.: "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules", *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 2, (2010), S. 1-2, s. 98-108.

STURLEY, Michael F.: "Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States", *Texas International Law Journal*, C. 44, (2009), S. 3, s. 427-455.

STURLEY, Michael F.: "The History of COGSA and the Hague Rules", *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 22, (1991), S. 1, s. 1-57.

STURLEY, Michael F.: "Transport Law for the Twenty-First Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules" in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed.), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 1-33. (*Rotterdam Rules*)

STURLEY, Michael F.: "Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 26, (1995), S. 4, s. 553-579.

SUNAL ERGUVAN, Sevgi: *Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2007.

SÜRAL, Ceyda: *Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Olarak Unidroit Prensipleri*, Milletlerarası Uyuşmazlık Çözümü Serisi No:4, Güncel Yayınevi, İzmir, 2008.

SÜZEL, Cüneyt/DAMAR, Duygu: "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)", *BATİDER*, C. XXVI, (2010), S. 2, s. 149-240.

ŞANLI, Cemal/ESEN, Emre/ATAMAN-FİGANMEŞE, İnci: *Milletlerarası Özel Hukuk*, 9. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2021.

ŞANLI, Cemal: "Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C. 9, (1989), S.1, s. 47-53.

ŞEKER, Hakan: *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020.

TARMAN, Zeynep Derya: “5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Uyarınca Yabancılik Unsuru Taşıyan Akdi Borç İlişkilerinde Hukuk Seçimi”, *BATİDER*, C. 26, (2010), S. 1, s. 141-171.

TARMAN, Zeynep Derya: “Akdi Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Roma I Tüzüğü”, *BATİDER*, C. XXV, (2009), S. 2, s. 299-332.

TARMAN, Zeynep Derya: “Montreal Sözleşmesi’nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (2013), S. 107, s. 97-118.

TARMAN, Zeynep Derya: “The Treatment of Foreign Law in Turkey” in *Treatment of Foreign Law-Dynamics towards Convergence?*, Yuko Nishitani (ed.), *Ius Comparatum-Global Studies in Comparative Law*, Springer, C. 26, (2017), s. 549-561.

TARMAN, Zeynep Derya: *Viyana Satım Antlaşmasını Uygulamak veya Uygulamamak (CISG’in Uygulama Alanı)*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2015.

TEKİL, Fahiman: *Deniz Hukuku*, 5. Bası, Alkım Yayınları, İstanbul, 1998.

TEKİNALP, Gülören: *Milletlerarası Özel Hukuk: Bağlama ve Usul Hukuku Kuralları*, 13. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2020.

TETLEY, William: “A Critique of and the Canadian Response to the Rotterdam Rules” in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed.), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 285-298.

TETLEY, William: “Deck Carriage under the Hague Rules”, *The Maritime Lawyer*, C. 3, (1977), S. 1, s. 35-51.

TETLEY, William: *Marine Cargo Claims*, Fourth Edition, Volume 1, Thomson Carswell, Québec, 2008. (*Marine*)

TETLEY, William: *Marine Cargo Claims*, Fourth Edition, Volume 2, Thomson Carswell, Québec, 2008. (*Cargo*)

TETLEY, William: “Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 14, (1983), S. 4, s. 465-511.

TETLEY, William: “Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea-Part II”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 15, (1984), S. 1, s. 41-68.

THOMAS, D. Rhidian: “Multimodalism and Through Transport- Language, Concepts, and Categories”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 36, (2012), S. 2, s. 761-777.

THOMAS, D. Rhidian: “The Emergence and Application of the Rotterdam Rules” in *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. Rhidian Thomas (ed.), Lloyd’s List, London, 2010, s. 1-25.

THOMAS, D. Rhidian: “The Position of Shippers under the Rotterdam Rules”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 22, (2010), S. 1-2, s. 22-27.

TOPSOY, Fevzi: *Deniz Ticareti Hukuku I*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2020.

TREITEL, Guenter: “Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales” in *Benjamin’s Sale of Goods*, M. BRIDGE/H. N. BENNETT/Francis DAWSON/Eva LOMNICKA/Louise MERRETT/C.J. MILLER/Philip RAWLINGS/F.M.B. REYNOLDS/Guenter TREITEL (eds.), 9th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2014, s. 1893-1982. (*Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales*)

TREITEL, Guenter: “Overseas Sales in General” in *Benjamin’s Sale of Goods*, M. BRIDGE/H. N. BENNETT/Francis DAWSON/Eva LOMNICKA/Louise MERRETT/C.J. MILLER/Philip RAWLINGS/F.M.B. REYNOLDS/Guenter TREITEL (eds.), 9th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2014, s. 1161-1545. (*Overseas Sales in General*)

TREITEL, Guenter/REYNOLDS, F.M.B.: *Carver on Bills of Lading*, Third Edition, Sweet & Maxwell, London, 2011.

TSIMPLIS, Michael: “Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay” in *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Yvonne BAATZ/Charles DEBATTISTA/Filippo LORENZON/Andrew SERDY/Hilton STANILAND/Michael TSIMPLIS (eds.), Informa, London, 2009, s. 45-71.

TÜZÜNER, Özlem: “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (2012), S. 101, s. 167-196.

ULFBECK, Vibe: “Multimodal Transports in the United States and Europe- Global or Regional Liability Rules?”, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 34, (2009), S. 1, s. 37-90.

ÜLGEN, Hüseyin: *Tartışmalar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar*, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 64-65.

ÜLGENER, M. Fehmi: “Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri”, *BATİDER*, C. XVIII, (1995), S.1-2, s. 97-136.

ÜLGENER, M. Fehmi: *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi*, Der Yayınları, İstanbul, 2017.

ÜLGENER, M. Fehmi: *Çarter Sözleşmeleri II: Zaman Çarteri Sözleşmeleri*, Der Yayınları, İstanbul, 2016.

ÜLGENER, M. Fehmi: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi”, *İÜHFM*, C. LXV, (2007), S. 2, s. 353-370.

ÜNAN, Samim: “The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract” in *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly*

or Partly by Sea: An Appraisal of the “Rotterdam Rules”, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Springer Verlag, Berlin Heidelberg, 2011, s. 87-106.

VAN DER ZIEL, Gertjan: “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules”, *Uniform Law Review*, C. 14, (2009), S. 4, s. 981-995.

VERHEYEN, Wouter: “National Judges as Gatekeepers to the CMR Convention”, *Uniform Law Review*, C. 21, (2016), S. 4, s. 441-456.

WILLIAMS, Richard: “Transport Documentation- The New Approach” in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, D Rhidian Thomas (ed.), Lawtext Publishing Limited, Oxon, 2009, s. 190-224.

WILSON, John F.: *Carriage of Goods by Sea*, 7th Edition, Longman, London, 2010.

YAVAŞ, Aksoy: *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016.

YAZICIOĞLU, Emine: “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, *Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan*, Beta Yayınları, İstanbul, 2000, s. 651-676. (*Deniz Yük Senedi*)

YAZICIOĞLU, Emine: *Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000. (*Hamburg Kuralları’na Göre*)

YAZICIOĞLU, Emine: *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.

YEŞİLOVA, Ecehan: “CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 7, (2005), S. 1, s. 237-273.

YEŞİLOVA ARAS, Ecehan: “Rotterdam Kuralları’nın ‘Hacim Sözleşmeleri’ne İlişkin Hükmüyle (m.80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür?”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 71, (2013), S.1, s. 1429-1447.

YEŞİLOVA ARAS, Ecehan: *Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme (CMR m. 19-20-21)*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010.

YEŞİLOVA, Ecehan: *Konşimentonun İspat Kuvveti*, Güncel Yayınevi, İzmir, 2006.

YETİŞ ŞAMLI, Kübra: *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008.

YILMAZ, Gizem: “Milletlerarası Özel Hukuk Sözleşmelerinin Anayasa Madde 90 Uyarınca Türk Hukukunda Uygulanması Sırasında Karşılaşılan Sorunlar” in *Özel Hukukun Güncel*

Sorunları ve Anayasa'nın Özel Hukuka Etkileri- Contemporary Issues in Private Law and the Impact of the Constitution on Private Law, Sibel ÖZEL/Hatice Selin PÜRSELİM ARNING/Özlem KARAMAN COŞGUN/Hanife DOĞRUSÖZ KOŞUT (eds.), Cilt II, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2022, s. 949-991.

YILMAZ, Oğuz: *CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma*, Güncel Yayınevi, İzmir, 2008. (*Müteakip Taşıma*)

YILMAZ, Oğuz: “CMR Hükümleri Uyarınca Taşıma Engelleri ve Sonuçları (CMR m.14, 15, 16)”, *İzmir Barosu Dergisi*, (2009), S. 5, s. 137-162.

YILMAZ, Oğuz: “Taşımanın En Az İki Değişik Taşıma Türü Uygulanarak Gerçekleştirilmesinde Karayolu Taşıyıcısının Durumu (CMR m.2)”, *Legal Hukuk Dergisi*, (2008), S. 72, s. 4015-4034. (*Karayolu Taşıyıcısının Durumu*)

YÖNEY, Can: *Yabancı Hukukun Uygulanması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018.

YÜRÜK YENİOCAK, Demet: *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019.

ZHAO, Yang: “The New Multimodal Regime- The UNCITRAL Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, *European Journal of Commercial Contract Law*, C. 3, (2011), S. 1, s. 22-32.

Elektronik Kaynaklar

A/CONF.89/5, 19 August 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees [https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf](https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf) Erişim Tarihi: 20.09.2022.

A/CONF.89/6, 22 August 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

A/CONF.89/8, 10 November 1977, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

A/CONF.89/11, 30 March 1978, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14 .pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

A/CONF.89/C.1/L.34, A/CONF.89/10, 30 March 1978, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

A/CONF.89/C.1/SR.4, 9 March 1978, 4th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

A/CONF.89/C.2/SR.8, 22 March 1978, 8th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

A/CONF.89/C.2/SR.9, 23 March 1978, 9th meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

A/CONF.89/SR.6, 29 March 1978, 6th plenary meeting, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

An Analysis of the So-Called Montevideo Declaration, *CMI Yearbook 2010*, s. 176-192 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

BEARE, Stuart: “The Need for Change and the Preparatory Work of the CMI”, *CMI Yearbook 2010*, s. 146-149 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

BERLINGIERI, Francesco: “A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules”, (2009), s. 1-65 <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Comparative-analysis-of-the-Hague-Visby-Rules-the-Hamburg-Rules-and-the-Rotterdam-Rules-1.pdf> Erişim Tarihi: 25.12.2021. (*A Comparative Analysis*).

BERLINGIERI, Francesco: “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules”, Colloquium of the Rotterdam Rules, (2009), s. 1-21 <https://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2021. (*Multimodal Aspects*).

BRIGNARDELLO, Monica: “Il Trasporto Multimodale”, *Il trasporto marittimo di persone e di cose: Novità sulla unificazione della loro disciplina*, Convegno AIDIM, (2006), s. 1-19 http://www.aidim.org/pdf/Rel_Brignardello.pdf Erişim Tarihi: 22.12.2021.

CMI Uniform Rules for Sea Waybills <https://comitemaritime.org/work/uniform-rules-for-sea-waybills/> Erişim Tarihi: 24.10.2023.

Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, opened for signature in Rome on 19 June 1980 (80/934/EEC), Official Journal of the European Communities, 9.10.1980, L 266/1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A41980A0934> Erişim Tarihi: 29.09.2022.

Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg) https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf Erişim Tarihi: 16.01.2022.

FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the “Rotterdam Rules”), Doc. MTI/507, Annex II <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/flatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

FUJITA, Tomotaka: “The Coverage of the Rotterdam Rules”, *CMI Yearbook 2010*, s. 150-155 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

GAUTHIER, Johanne: “The New Elements-The Facilitation of Electronic Commerce-Summary of the oral presentation”, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 296-300 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

HONKA, Hannu: “Scope of Application, Freedom of Contract”, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 255-270 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Denizcilik Sektör Raporu, İstanbul-2023 https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/DenizcilikSektor_Raporu%202022_21.08.2023_web.pdf Erişim Tarihi: 02.11.2023.

International regulation of liability for multimodal transport https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/quest-unctad-eng_1.pdf Erişim Tarihi: 30.06.2023.

International regulation of liability for multimodal transport, UNCTAD Questionnaire on multimodal transport regulation https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/quest-unctad-eng_1.pdf Erişim Tarihi: 30.06.2023.

KIRLI AYDEMİR, Deniz Defne: “Milletlerarası Nitelikli Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Olan Hukuk (MÖHUK Kapsamında)”, *II. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress Proceeding Book*, Erzurum, 20-22 Ekim 2016, s. 627-634 https://ulk.ist/media/kitap/II-UKODTLK/milletlerarasi-nitelikli-esya-tasima-sozlesmelerine-uygulanacak-olan-hu_UXF2TeS.pdf Erişim Tarihi: 08.01.2021.

LANNAN, Kate: “Overview of the Convention- The UNCITRAL Perspective”, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 271-276 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Gerekçesi, Esas No: 1/337 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0337.pdf> Erişim Tarihi: 24.11.2022.

ÖNDER, Salih: Gemi Kira Sözleşmesi, Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 320, Ankara, 2016, <http://tbbyayinlari.barobirlik.org.tr/TBBBooks/549.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022. (*Gemi Kira Sözleşmesi*)

PONTOPPIDAN, Knud: “Shipowners’ View on the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 282-291 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

PÜRSELİM, Hatice Selin: “Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK Md. 29/II’deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk”, *VII. International Multidisciplinary Congress of Eurasia- IMCOFE’ 19 (Antalya, 24-26 April 2019), Proceeding& Abstract Book 2019*, s. 337-345, <https://www.imcofe.org/dosyalar/antalyaproceedingdandabstract.pdf> Erişim Tarihi: 29.11.2022.

Questions and Answers on the Rotterdam Rules, the CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, *CMI Yearbook 2010*, s. 128-145 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

RAMBERG, Jan: “UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 277-281 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I), Official Journal of the European Union, 4.7.2008, L 177/6 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008R0593> Erişim Tarihi: 29.09.2022.

Report on the convention on the law applicable to contractual obligations by Mario Giuliano, Professor, University of Milan, and Paul Lagarde, Professor, University of Paris I, OJ 31.10.1980 C 282 [https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031\(01\):EN:HTML](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031(01):EN:HTML) Erişim Tarihi: 08.06.2022. (*GIULIANO-LAGARDE Report*)

Resolution adopted by the General Assembly <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/Rotterdam-rules-e.pdf> Erişim Tarihi: 25.12.2021.

Speech Delivered by the President of the Union of Greek Shipowners, Mr. Nicos D. Efthymiou, *CMI Yearbook 2009*, Athens II, Documents of the Conference, s. 292-295 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

Status: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the “Rotterdam Rules”) https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status Erişim Tarihi: 14.09.2022.

Status: United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the “Hamburg Rules”) https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status Erişim Tarihi: 20.09.2022.

The European Voice of Freight Logistics and Customs Representatives, Position Paper, 11 May 2009 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/clecatpaper.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2022.

The Rotterdam Rules: An Attempt to Clarify Certain Concerns that have Emerged, 5 August 2009 <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/expertpaper.pdf> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı İle Gerekçesi, Esas Numarası: 1/324 <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, Explanation of the Rules, https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, Forty-first session, New York, 16 June-3 July 2008, A/CN.9/658/Add.11 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/538/86/PDF/V0853886.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session, Summary record of the 870th meeting, New York, 18 June 2008, A/CN.9/SR.870 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/394/04/PDF/N0839404.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Possible future work for on transport law, Report of the Secretary-General, Thirty-fourth session, Vienna, 25 June-13 July 2001, A/CN.9/497 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V01/831/87/PDF/V0183187.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006), Fortieth

session, Vienna, 25 June-12 July 2007, A/CN.9/616 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/586/90/PDF/V0658690.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 05.07.2023.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eleventh session (New York, 24 March to 4 April 2003), Thirty-sixth session, Vienna, 30 June-11 July 2003, A/CN.9/526 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/839/78/PDF/V0383978.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fifteenth session (New York, 18-28 April 2005), Thirty-eight session, Vienna, 4-15 July 2005, A/CN.9/576 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V05/843/75/PDF/V0584375.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 03.10.2023.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fourteenth session (Vienna, 29 November-10 December 2004), Thirty-eighth session, Vienna 4-22 July 2005, A/CN.9/572 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V04/600/57/PDF/V0460057.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its nineteenth session (New York, 16-27 April 2007), Fortieth session, Vienna, 25 June-12 July 2007, A/CN.9/621 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/837/76/PDF/V0783776.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its seventeenth session (New York, 3-13 April 2006), Thirty-ninth session, New York, 19 June-7 July 2006, A/CN.9/594 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/539/92/PDF/V0653992.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session (Vienna, 16-20 September 2002), Thirty-sixth session, Vienna, 30 June-11 July 2003, A/CN.9/525, Annex I, Comments from the representative of the International Chamber of Shipping and the Baltic and International Maritime Council on the scope of the draft instrument <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V02/585/44/PDF/V0258544.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session (Vienna, 16-20 September 2002), Thirty-sixth session, Vienna, 30 June-11 July 2003, A/CN.9/525, Annex I, Comments from the representative of the International Group of Protection & Indemnity Clubs <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V02/585/44/PDF/V0258544.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003), Thirty-seventh session, New York, 14 June-2 July 2004, A/CN.9/544 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twentieth session (Vienna, 15-25 October 2007), Forty-first session, New York, 16 June-11 July 2008, A/CN.9/642 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/879/10/PDF/V0787910.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 30.06.2023.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twenty-first session (Vienna, 14-25 January 2008), Forty-first session, New York, 16 June-11 July 2008, A/CN.9/645 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/507/44/PDF/V0850744.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session (New York, 15-26 April 2002), Thirty-fifth session, New York, 17-28 June 2002, A/CN.9/510 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Transport law: possible future work, Report of the Secretary-General, Thirty-third session, New York, 12 June-7 July 2000, A/CN.9/476 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V00/527/32/PDF/V0052732.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Joint proposal by Australia and France on freedom of contract under volume contracts, Thirty-ninth session, New York, 19 June-7 July 2006, A/CN.9/612 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/542/55/PDF/V0654255.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Nineteenth session, New York, 16-27 April 2007, A/CN.9/WG.III/WP.81 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/807/35/PDF/V0780735.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Sixteenth session, Vienna, 28 November-9 December 2005, A/CN.9/WG.III/WP.56 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Twenty-first session, Vienna, 14-25 January 2008, A/CN.9/WG.III/WP.101 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/881/07/PDF/V0788107.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.32 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/877/01/PDF/V0387701.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, Ninth session, New York, 15-26 April 2002, A/CN.9/WG.III/WP.21 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments from Non-Governmental Organizations, Twentieth session, Vienna, 15-25 October 2007, A/CN.9/WG.III/WP.97 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/868/14/PDF/V0786814.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Comments of the International Chamber of Shipping (ICS), BIMCO and the International Group of P&I Clubs on the draft convention, Nineteenth session, New York, 16-27 April 2007, A/CN.9/WG.III/WP.87 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/815/90/PDF/V0781590.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Proposal by Finland on scope of application, freedom of contract and related provisions, Seventeenth session, Vienna, 3-13 April 2006, A/CN.9/WG.III/WP.61 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/505/38/PDF/V0650538.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Relation with other conventions, Eighteenth session, Vienna, 6-17 November 2006,

A/CN.9/WG.III/WP.78 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/571/76/PDF/V0657176.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Addendum to compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 12th session, Vienna 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/881/14/PDF/V0388114.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument, 11th session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.28 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/12/PDF/V0380812.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by Italy, Eleventh session, New York, 24 March-4 April 2003, A/CN.9/WG.III/WP.25 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/604/63/PDF/V0260463.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea], Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument, Twelfth session, Vienna, 6-17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.33 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement> Erişim Tarihi: 19.09.2022.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf Erişim Tarihi: 25.12.2021.

United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, 2009, Report by the UNCTAD Secretariat, Chapter 6 https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2009ch6_en.pdf#page=2 Erişim Tarihi: 14.09.2022.

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (Signed at Rotterdam on 23 September 2009) <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/Rotterdam-rules-e.pdf> Erişim Tarihi: 25.12.2021.

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980) https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf

Erişim Tarihi: 25.12.2021,
https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=en Erişim Tarihi: 25.12.2021.

United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, s. 1-408
https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/a_conf_89-14.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2022.

United Nations Conference on Trade and Development, Implementation of Multimodal Transport Rules, Report prepared by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27 June 2001 <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf> Erişim Tarihi: 13.09.2022.

United Nations Conference on Trade and Development, The Use of Transport Documents in International Trade, Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 26 November 2003 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978)
https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf Erişim Tarihi: 16.01.2022.

United Nations Economic and Social Council, Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Working Party on Intermodal Transport and Logistics, Fifty-first session, Geneva, 19-20 March 2009, Item 6 of the provisional agenda, Reconciliation and Harmonization of Civil Liability Regimes in Intermodal Transport, Excerpts of considerations by the Working Party, Note by the secretariat, ECE/TRANS/WP.24/2009/3, 8 January 2009, s. 2, para. 2 (a)-(b) <https://unece.org/DAM/trans/wp24/wp24-official-docs/documents/ECE-TRANS-WP24-2009-03e.pdf> Erişim Tarihi: 30.06.2023.

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), Terminology on Combined Transport, 2001 <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf> Erişim Tarihi: 22.12.2021.

Vienna Convention on the Law of Treaties
https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf Erişim Tarihi: 15.02.2024.

View of the European Shipper's Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules', 2009
https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/esc_positionpaper_march2009.pdf Erişim Tarihi: 14.09.2022.

ZUIDWIJK, Antonio: "The Proposed Rotterdam Rules and the Objections Contained in the "Declaration of Montevideo"", *CMI Yearbook 2010*, s. 193-198
<https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/> Erişim Tarihi: 14.09.2022.

Yargı Kararları

Türk Mahkemeleri Kararları

Bakırköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi

Bakırköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/296, K. 2021/965, T. 12.10.2021
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi

Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/80, K. 2018/619, T. 21.6.2018
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/299, K. 2018/452, T. 2.5.2018
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2015/536, K. 2018/457, T. 3.5.2018
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/444, K. 2019/1033, T. 7.10.2019
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/1264, K. 2020/237, T. 4.3.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Bakırköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/917, K. 2020/694, T. 23.10.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

Bakırköy 4. Asliye Ticaret Mahkemesi

Bakırköy 4. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/1327, K. 2020/28, T. 13.1.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

İstanbul Anadolu 9. Asliye Ticaret Mahkemesi

İstanbul Anadolu 9. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2016/1103, K. 2018/461, T. 26.4.2018
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul Anadolu 9. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2016/1102, K. 2018/462, T. 26.4.2018
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi

İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/709, K. 2020/149, T. 25.2.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

İstanbul 4. Asliye Ticaret Mahkemesi

İstanbul 4. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/371, K. 2018/1415, T. 28.12.2018
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi

İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/1111, K. 2020/635, T. 24.11.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2020/417, K. 2021/751, T. 27.10.2021
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul 11. Asliye Ticaret Mahkemesi

İstanbul 11. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2014/1038, K. 2018/750, T. 2.7.2018
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul 14. Asliye Ticaret Mahkemesi

İstanbul 14. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/51, K. 2019/146, T. 13.2.2019
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul 16. Asliye Ticaret Mahkemesi

İstanbul 16. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/208, K. 2020/139, T. 26.2.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2016/179, K. 2019/107, T. 5.3.2019
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2016/276, K. 2019/264, T. 28.5.2019
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2017/133, K. 2020/217, T. 7.10.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2019/117, K. 2020/229, T. 12.10.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/130, K. 2020/333, T. 4.12.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2014/1409, K. 2020/390, T. 30.12.2020
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/384, K. 2021/94, T. 1.3.2021
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2018/549, K. 2021/192, T. 30.3.2021
www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 19.02.2023.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2020/188, K. 2022/53, T. 10.2.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi

İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/5, K. 2018/89, T. 8.2.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/2427, K. 2019/90, T. 24.1.2019 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/1644, K. 2020/572, T. 9.6.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/2024, K. 2021/143, T. 4.2.2021 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul BAM, 12. HD., E. 2019/2128, K. 2022/540, T. 7.4.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul BAM, 12. HD., E. 2020/792, K. 2023/389, T. 16.3.2023 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi

İstanbul BAM, 13. HD., E. 2018/692, K. 2019/465, T. 27.3.2019 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 30.03.2023.

İstanbul BAM, 13. HD., E. 2018/1795, K. 2020/529, T. 30.4.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul BAM, 13. HD., E. 2020/164, K. 2020/683, T. 25.6.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul BAM, 13. HD., E. 2019/532, K. 2020/1217, T. 5.11.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi

İstanbul BAM, 14. HD., E. 2018/2135, K. 2020/456, T. 2.6.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

İstanbul BAM, 14. HD., E. 2022/1635, K. 2022/1344, T. 19.10.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul BAM, 14. HD., E. 2020/70, K. 2023/251, T. 17.2.2023 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi

İstanbul BAM, 43. HD., E. 2020/1697, K. 2020/245, T. 5.11.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi

Yargıtay 11. HD., E. 1984/2184, K. 1984/2760, T. 11.5.1984 (ERDEM, 2022, s. 66; Sinan MİSİLİ, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımlarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, C. 5, (2019), S. 1, s. 76).

Yargıtay 11. HD., E. 1998/6184, K. 1999/940, T. 16.2.1999 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 59-61; ERDİL, 2020, s. 63-64).

Yargıtay 11. HD., E. 1999/825, K. 1999/3429, T. 30.4.1999 (ERDİL, 2020, s. 61-63; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 61-62).

Yargıtay 11. HD., E. 1998/8975, K. 1999/3722, T. 6.5.1999 (KULA DEĞİRMENCİ, *Konışmantonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin*, 2013, s. 157, dn. 55).

Yargıtay 11. HD., E. 2000/10149, K. 2001/1242, T. 15.2.2001 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 62-63; ERDİL, 2020, s. 61).

Yargıtay 11. HD., E. 2001/8481, K. 2002/453, T. 24.1.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 63-65; LALE, 2015, s. 141-142).

Yargıtay 11. HD., E. 2001/8732, K. 2002/844, T. 4.2.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 65-66; LALE, 2015, s. 3-5).

Yargıtay 11. HD., E. 2001/8877, K. 2002/890, T. 5.2.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 67-69).

Yargıtay 11. HD., E. 2002/4580, K. 2002/9036, T. 14.10.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 71-72).

Yargıtay 11. HD., E. 2001/10668, K. 2002/2513, T. 19.3.2002 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 70-71; ERDİL, 2020, s. 57-59; LALE, 2015, s. 5-8).

Yargıtay 11. HD., E. 2003/1471, K. 2003/7182, T. 1.7.2003 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 74-77; ERDİL, 2020, s. 55-57).

Yargıtay 11. HD., E. 2003/2766, K. 2003/9030, T. 8.10.2003 (ERDEM, 2022, s. 88-89; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 77-78).

Yargıtay 11. HD., E. 2003/13744, K. 2003/12152, T. 26.12.2003 (ERDEM, 2022, s. 86-87; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 78-80; ERDİL, 2020, s. 53-55; LALE, 2015, s. 9-10).

Yargıtay 11. HD., E. 2003/5174, K. 2004/51, T. 12.1.2004 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 80-81).

Yargıtay 11. HD., E. 2003/13029, K. 2004/9437, T. 7.10.2004 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 86-88; ERDİL, 2020, s. 50-52).

Yargıtay 11. HD., E. 2004/7638, K. 2005/4531, T. 2.5.2005 (ERDEM, 2022, s. 83; ERDİL, 2020, s. 50; KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 90-91).

Yargıtay 11. HD., E. 2004/13117, K. 2005/10812, T. 10.11.2005 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Yargıtay 11. HD., E. 2005/523, K. 2006/402, T. 23.1.2006 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 92-93).

Yargıtay 11. HD., E. 2005/7446, K. 2006/7833, T. 3.7.2006 (LALE, 2015, s. 91-92).

Yargıtay 11. HD., E. 2006/4332, K. 2007/7252, T. 10.5.2007 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022. Doktrinde taşımanın CMR m.2 kapsamında olması için karayolunda başlaması gerektiğini savunmak amacıyla bu karara atıf için bkz. MİSİLİ, CMR m.2 Uygulaması, 2019, s. 550.

Yargıtay 11. HD., E. 2006/7234, K. 2007/9688, T. 25.6.2007 (ERDİL, 2020, s. 49).

Yargıtay 11. HD., E. 2008/7651, K. 2010/3851, T. 6.4.2010 (İREN, 2021, s. 16, dn. 56).

Yargıtay 11. HD., E. 2009/13502, K. 2010/8513, T. 20.7.2010 (LALE, 2015, s. 54-55).

Yargıtay 11. HD., E. 2010/13554, K. 2011/3770, T. 4.4.2011 (ERDİL, 2020, s. 46-47).

Yargıtay 11. HD., E. 2012/7657, K. 2012/9951, T. 7.6.2012 (ERDİL, 2020, s. 45; LALE, 2015, s. 70-72).

Yargıtay 11. HD., E. 2011/7504, K. 2012/13690, T. 19.9.2012 (ERDİL, 2020, s. 43-45).

Yargıtay 11. HD., E. 2013/4954, K. 2013/6102, T. 27.3.2013 (ERDİL, 2020, s. 74-75; Muktedir LALE, *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, s. 97-99).

Yargıtay 11. HD., E. 2012/15448, K. 2013/15829, T. 16.9.2013 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Yargıtay 11. HD., E. 2014/7144, K. 2014/12156, T. 26.6.2014 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 96-97).

Yargıtay 11. HD., E. 2013/14172, K. 2014/4224, T. 5.3.2014 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022. Bu karara atıf için ayrıca bkz. İREN, 2021, s. 28, dn. 114.

Yargıtay 11. HD., E. 2013/4299, K. 2014/10141, T. 30.5.2014 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Yargıtay 11. HD., E. 2014/9221, K. 2014/17474, T. 12.11.2014 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Yargıtay 11.HD., E. 2014/17448, K. 2015/2517, T. 25.2.2015 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 94-96; LALE, 2015, s. 86-87).

Yargıtay 11. HD., E. 2014/14780, K. 2015/3413, T. 12.3.2015 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 03.11.2023.

Yargıtay 11. HD., E. 2015/4023, K. 2015/11051, T. 26.10.2015 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 93-94).

Yargıtay 11. HD., E. 2017/606, K. 2018/7527, T. 3.12.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.09.2022.

Yargıtay 11. HD., E. 2019/236, K. 2020/3732, T. 1.10.2020 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

Yargıtay 11. HD., E. 2021/1676, K. 2022/563, T. 24.1.2022 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu

Yargıtay HGK., E. 2008/11-52, K. 2008/119, T. 13.2.2008 (KARAN/KARA/VARAN, 2020, s. 48-56).

Yargıtay HGK., E. 2018/624, K. 2018/1566, T. 25.10.2018 www.lexpera.com.tr Erişim Tarihi: 24.03.2023.

Yargıtay HGK., E. 2017/408, K. 2019/917, T. 19.9.2019 (Kürşat GÖKTÜRK/Mehmet Çelebi CAN/Esra KAŞAK, *Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşıma Hukuku*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020, s. 20).

Yargıtay İctihadı Birleştirme Büyük Genel Kurulu

Yargıtay İBBGK, E. 2010/1, K. 2012/1, T. 10.2.2012; RG. 20.9.2012, S. 28417. Bu karar hakkında bilgi için ayrıca bkz. ÖZEL/ERKAN/PÜRSELİM/KARACA, 2023, s. 122; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 85, dn. 146; YÖNEY, 2018, s. 185-186; NOMER, 2017, s. 165.

Yabancı Mahkeme Kararları

BGH 17.7.2008. Bu karar hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 138-139; SPANJAART, 2017, s. 171-172; NIKAKI, 2013, s. 83-84; HOEKS, 2010, s. 33-35, 173-175; De WIT, 2010, s. 109-110, paras. 5. 101- 5. 102.

Bhatia Shipping & Agencies Pvt Ltd v Alcobex Metals Ltd [2005] 2 Lloyd's Rep. 336. Bu karara atıf için bkz. NIKAKI, 2013, s. 87, dn. 83.

Cour de Cassation, 5.7.1988 (*Anna Oden*). *Anna Oden* kararı hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 140-141; De WIT, 2010, s. 96, para. 5. 29; MESSSENT/GLASS, 2000, s. 57-58, para. 2. 36.

Daewoo Heavy Industries Ltd and Another v Klipriver Shipping Ltd and Another (the “Kapitan Petko Voivoda”) [2003] 2 Lloyd’s Rep. 1. Bu karar hakkında detaylı bilgi ve değerlendirme için bkz. GÜRSES, 2005, s. 293-304.

Datec Electronics Holdings Ltd v United Parcels Services Ltd [2007] UKHL 23; [2007] 1 W.L.R. 1325. *Datec Electronics Holdings Ltd v United Parcels Services Ltd* kararı hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 170-171; TREITEL, *Other Special Terms and Provisions in Overseas Sales*, 2014, s. 1928, dn. 322.

HR 29.6.1990 (*Gabriele Wehr*). *Gabriele Wehr* kararı hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 141-142; HOEKS, 2010, s. 208-210; De WIT, 2010, s. 96, para. 5. 29; MESSENT/GLASS, 2000, s. 58, para. 2. 36. Hollanda Yüksek Mahkemesi’nin kararında, taşıtanın konişmento düzenlenmesini isteyebileceği ve bu nedenle Lahey-Visby Kuralları’nın varsayımsal sözleşmeye uygulanacağı yönünde bilgi için bkz. De WIT, 2010, s. 97, para. 5. 33. *Gabriele Wehr* ve *Anna Oden* kararlarının karşılaştırılması için bkz. SPANJAART, 2017, s. 140-142; HOEKS, 2010, s. 213-214; De WIT, 2010, s. 96-97, paras. 5.28-5.39; MESSENT/GLASS, 2000, s. 57-58, para. 2. 36.

HR 1.6.2012 (*Godafoss*). Bu karar hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 140-142; SPANJAART, 2017, s. 171-173.

HR 13.5.1966 (*Alnati*). Bu karar hakkında bilgi için bkz. ERKAN, 2011, s. 101-102; ÖZDEMİR KOCASAKAL, 2001, s. 57.

Italgrani Iberi SA v Sadav Line srl in liq., Corte d’Appello di Genova 1997, 2 June. Bu karar hakkında bilgi için bkz. EKŞİ, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, 2020, s. 125; EKŞİ, *Uluslararası Eşya Taşıma*, 2010, s. 151-152.

Judgment of the Court (Grand Chamber) of 6 October 2009, *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v Balkenende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*, Reference for a preliminary ruling: Hoge Raad der Nederlanden-Netherlands, Rome Convention on the law applicable to contractual obligations-Applicable law in the absence of choice-Charter party-Connecting criteria-Separability, Case C-133/08 ECR 2009 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62008CJ0133> Erişim Tarihi: 21.02.2024. Bu karar hakkında ayrıca bilgi için bkz. EKŞİ, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, 2020, s. 119-120; ÖZGENÇ, 2018, s. 257-258; ÖZGENÇ, 2014, s. 120-121.

Kanada Federal Mahkemesi, 29.11.1999 (*the “Ebn Al Waleed”*). Bu karar hakkında bilgi için bkz. ATEŞ, 2008, s. 45-53.

MacWilliam Co Inc v Mediterranean Shipping Co SA (The “Rafaela S”) [2005] UKHL 11, [2005] 2 AC 423. *MacWilliam Co Inc v Mediterranean Shipping Co SA (The “Rafaela S”)* kararı hakkında bilgi için bkz. Melis ÖZDEL, “The Receipt Function of the Bill of Lading: New Challenges”, *International Company and Commercial Law Review*, C. 28, (2017), S. 12, s. 439; Eric BASKIND/ Greg OSBORNE/ Lee ROACH, *Commercial Law*, 2nd Edition, Oxford University Press, Oxford, 2016, s. 561-562; TREITEL, *Overseas Sales in General*, 2014, s. 1254-1255, para. 18-093; Melis ÖZDEL, “Multimodal Transport Documents in International Sale of Goods”, *International Company and Commercial Law Review*, C. 23, (2012), S. 7, s. 249; TREITEL/REYNOLDS, 2011, s. 341, para. 6-015; TETLEY, *Cargo*, 2008, s. 2302-2303; TETLEY, *Marine*, 2008, s. 19-20.

Mayhew Foods v Overseas Containers Ltd [1984] 1 Lloyd's Rep. 317. Bu karara atıf için bkz. NIKAKI, 2013, s. 93.

OLG Düsseldorf 28.9.2005. Bu karar hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 33-34, 173.

Paris 23.3.1988 (*The Radbod*). Bu karara atıf için bkz. CLARKE, 1997, s. 50, para. 15a(ii).

Pyrene Co Ltd v Scindia Steam Navigation Co Ltd [1954] 1 Lloyd's Rep. 321. *Pyrene Co Ltd v Scindia Steam Navigation Co Ltd* kararı hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 312; John F. WILSON, *Carriage of Goods by Sea*, 7th Edition, Longman, London, 2010, s. 175; HARRIS, 2010, s. 262; TETLEY, Marine, 2008, s. 21-22.

Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another [2001] 2 Lloyd's Rep. 133. Bu karar hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 169; HOEKS, 2010, s. 31-32, 158-161; De WIT, 2010, s. 106-108, paras. 5. 88-5. 91.

Quantum Corporation Inc and others v Plane Trucking Ltd and Another [2002] 2 Lloyd's Rep. 25. Bu karar hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 169-170; HOEKS, 2010, s. 31-33, 158-165; De WIT, 2010, s. 106-108, paras. 5. 88-5. 95.

Rb. Rotterdam 5.6.1992. Bu karar hakkında bilgi için bkz. HOEKS, 2010, s. 101.

Rb. Rotterdam 28.10.1999 (*Resolution Bay*). Bu karar hakkında bilgi için bkz. SPANJAART, 2017, s. 170, dn. 7; HOEKS, 2010, s. 166-167.

Rb. Rotterdam 11.4.2007. Bu karar hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 141; SPANJAART, 2017, s. 171.

Reference for a preliminary ruling from the Hoge Raad der Nederlanden, lodged on 2 April 2008-Intercontainer Interfrigo (ICF) SC v Balkenende Oosthuizen BV and MIC Operations BV (Case C-133/08): OJ 21.6.2008 C 158, s. 10-11 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62008CN0133> Erişim Tarihi: 21.02.2024. Bu konuda ayrıca bilgi için bkz. EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 119; ÖZGENÇ, 2018, s. 258; ÖZGENÇ, 2014, s. 121.

Soc. Cameroun shipping line c. Soc. Bomaco Fransız Temyiz Mahkemesi Ticaret Dairesi, 20 Mayıs 1997, (Cour de cassation-chambre commerciale, 1997, May 20) No : 95-1619295-20943. Kararın Türkçe tercümesi için bkz. EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2020, s. 120-122, dn. 117; EKŞİ, Uluslararası Eşya Taşıma, 2010, s. 147-149, dn. 80.

Svenska Traktor Aktiebolaget v Maritime Agencies (Southampton) Ltd [1953] 2 QB 295 (QB). *Svenska Traktor Aktiebolaget v Maritime Agencies (Southampton) Ltd* kararı hakkında bilgi için bkz. BASKIND/OSBORNE/ROACH, 2016, s. 563; TETLEY, Marine, 2008, s. 1593-1594; TETLEY, 1977, s. 40. Kararda yükün güvertede taşınabileceğine dair taşıyana genel bir yetki veren klotun yeterli görülmediğine dair bilgi için bkz. YETİŞ ŞAMLI, 2008, s. 120, dn. 72. Mahkemenin, bu genel klotun Lahey Kuralları m.1(c) anlamında bir beyan ("statement") olmadığına dair kararı hakkında bilgi için bkz. TETLEY, Marine, 2008, s. 1593; TETLEY, 1977, s. 40.

Thermo Engineers Ltd and Anhydro A/S v Ferrymasters Ltd [1981] 1 Lloyd's Rep. 200. *Thermo Engineers Ltd and Anhydro A/S v Ferrymasters Ltd* kararı hakkında bilgi için bkz. BURDURLU AHLAT, 2024, s. 170-171, dn. 639; HOEKS, 2010, s. 92; YILMAZ, Karayolu Taşıyıcısının Durumu, 2008, s. 4023-4024; AKINCI, 1999, s. 41; CLARKE, 1997, s. 42-43, para. 15. *Thermo Engineers Ltd and Anhydro A/S v Ferrymasters Ltd* kararı hakkında bilgi ve karar hakkında değerlendirmeler için bkz. MESSSENT/GLASS, 2000, s. 51-57, paras. 2.20-2.35. Bu kararda zararın gemiyle taşıma sırasında sırasında gerçekleştiğinin kabul edildiğine dair bilgi için bkz. AKSOY, Ro-Ro Taşımalarının, 2019, s. 191-192.

