



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Yunus ALHAN

MULTİMODAL TAŞIMA OPERATÖRÜNÜN SORUMLULUĞU

Özel Hukuk Ana Bilim Dalı
Doktora Tezi

Antalya, 2022



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Yunus ALHAN

MULTİMODAL TAŞIMA OPERATÖRÜNÜN SORUMLULUĞU

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM

Özel Hukuk Ana Bilim Dalı

Doktora Tezi

Antalya, 2022

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Yunus ALHAN'ın bu çalışması jürimiz tarafından Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Doktora Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Samim ÜNAN (İmza)

Üye (Danışmanı) : Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM (İmza)

Üye : Prof. Dr. Emine YAZICIOĞLU (İmza)

Üye : Prof. Dr. Nihat TAŞDELEN (İmza)

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT (İmza)

Tez Başlığı: Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi: 25/03/2022

Mezuniyet Tarihi: 28/04/2022

(İmza)
Prof. Dr. Ebru İÇİGEN
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Doktora Tezi olarak sunduğum “Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

Yunus ALHAN





T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



25/03/2022

TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Yunus ALHAN
Öğrenci Numarası	20155226005
Anabilim Dalı	Özel Hukuk
Programı	Doktora
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM
Doktora Tez Başlığı	Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	1819684281
Rapor Tarihi	25/03/2022
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %15 Alıntılar dahil: %18
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE, Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 435 sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır. Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: (X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.	
Gerekçe:	
Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.	
Danışman Öğretim Üyesi Unvanı, Adı-Soyadı Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM İmza	

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR LİSTESİ	xv
ÖZET	xxi
SUMMARY	xxiii
ÖNSÖZ	xxv
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

MULTİMODAL TAŞIMA KAVRAMI VE MULTİMODAL TAŞIMAYA İLİŞKİN DÜZENLEME ÇALIŞMALARİ VE DÜZENLEMELER

1.1. Multimodal Taşıma Kavramı	9
1.1.1. Genel Olarak.....	9
1.1.2. Multimodal Taşımanın Tanımı	9
1.1.3. Multimodal Taşımanın Unsurları	11
1.1.3.1. Genel Olarak.....	11
1.1.3.2. Tek Bir Taşıma Sözleşmesinin Mevcudiyeti.....	11
1.1.3.2.1. Genel Olarak Taşıma Sözleşmesi.....	11
1.1.3.2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesi	16
1.1.3.3. En Az İki Farklı Taşıma Türünün Kullanılması.....	17
1.1.3.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Taşımayı Taahhüt Etmesi	19
1.1.3.5. Tekil Taşımalar İçin Yan Edim Niteliğindeki İşlemlerin Asli Edime Bağlı Hale Gelmesi	20
1.2. Multimodal Taşımanın Diğer Taşıma Yöntemleri ile Benzerlik ve Farklılıkları	22
1.2.1. Genel Olarak.....	22
1.2.2. Kombine Taşıma	22
1.2.3. Direkt Taşıma	23
1.2.4. Intermodal Taşıma.....	25
1.2.5. Kapıdan Kapıya Taşıma	26
1.2.6. Piggyback (Ro-Ro) Taşıma	26
1.2.7. Zincirleme Taşıma.....	27
1.2.8. Kesintili Taşıma.....	29
1.3. Multimodal Taşımaya İlişkin Düzenleme Çalışmaları ve Düzenlemeler	30
1.3.1. Uluslararası Multimodal Taşımayı Düzenleme Çalışmaları	30
1.3.1.1. Genel Olarak.....	30
1.3.1.2. Multimodal Taşımalara İlişkin 1980 Tarihli Konvansiyon	32

1.3.1.3. Rotterdam Kuralları.....	37
1.3.2. Multimodal Taşımaya İlişkin Sözleşmeye Dahil Edilmesi Tavsiye Edilen Tip Sözleşme Şartları.....	39
1.3.2.1. 1975 Tarihli ICC Kuralları	39
1.3.2.2. 1992 Tarihli ICC Kuralları	41
1.3.3. Multimodal Taşımaya İlişkin Bölgesel Düzenlemeler	43
1.3.3.1. Genel Olarak.....	43
1.3.3.2. Andean Topluluğu Tarafından Hazırlanan Uluslararası Multimodal Taşıma Düzenlemesi	43
1.3.3.3. MERCOSUR Tarafından Hazırlanan Eşyaların Multimodal Taşınmasının Sağlanmasına İlişkin Kısmi Sözleşme.....	44
1.3.3.4. ALADI Tarafından Hazırlanan Uluslararası Multimodal Taşıma Sözleşmesi... ..	45
1.3.3.5. ASEAN Tarafından Hazırlanan Multimodal Taşımaya İlişkin Çerçeve Sözleşme.....	46
1.3.3.6. UNESCWA Tarafından Hazırlanan Eşyaların Arap Yarımadası'nda Multimodal Taşınmasına İlişkin Sözleşme.....	47
1.3.3.7. ISIC Tarafından Hazırlanan Avrupa Birliği Taslak Düzenlemesi.....	47
1.3.4. Multimodal Taşımaya İlişkin Ulusal Hukuk Düzenlemeleri.....	51
1.3.4.1. Genel Olarak.....	51
1.3.4.2. Kıta Avrupası Hukuk Düzenlemeleri	51
1.3.4.2.1. Hollanda	51
1.3.4.2.2. Almanya	52
1.3.4.2.3. Türkiye	54
1.3.4.3. Diğer Ülkelerin Ulusal Hukuk Düzenlemeleri	55
1.3.4.3.1. Çin	55
1.3.4.3.2. Hindistan	57
1.3.4.3.3. Güney Kore	57

İKİNCİ BÖLÜM

MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

2.1. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği.....	59
2.1.1. Bileşik Sözleşme Görüşü.....	62
2.1.2. Kendine Özgü Sözleşme Görüşü.....	64

2.1.3.	Karma Sözleşme Görüşü	66
2.1.3.1.	Absorbsiyon (Soğurma) Teorisi	67
2.1.3.2.	Kombinasyon Teorisi	69
2.1.3.3.	Tip Kombine Sözleşme Teorisi	70
2.1.4.	Değerlendirme	70
2.2.	Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Tarafları	71
2.2.1.	Genel Olarak	71
2.2.2.	Multimodal Taşıma Operatörü (MTO)	72
2.2.2.1.	Taşıma İşleri Komisyoncusunun Multimodal Taşımayı Üstlenmesi	80
2.2.2.1.1.	Genel Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusu	80
2.2.2.1.2.	Alman Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu	81
2.2.2.1.3.	Fransız Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu	83
2.2.2.1.4.	İtalya ve Belçika Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu	84
2.2.2.1.5.	Hollanda Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu	85
2.2.2.1.6.	İngiliz Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu	85
2.2.2.1.7.	Türk Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu	86
2.2.2.1.8.	FIATA, BIFA, NSAB, ADSp vb. Model Kurallarda Taşıma İşleri Komisyoncusu	89
2.2.2.1.9.	Değerlendirme	91
2.2.2.2.	Çarterlerin Multimodal Taşımayı Taahhüt Etmesi	92
2.2.2.3.	Gemi Sahibi Olmayan Taşıyıcının (NVOCC) Multimodal Taşımayı Taahhüt Etmesi	93
2.2.3.	Gönderen	94
2.2.4.	Multimodal Taşıma Sözleşmesinin İlgilileri	96
2.2.4.1.	Gönderilen	96
2.2.4.2.	Eşyanın Sahipleri	97
2.2.4.3.	Yükleten	97
2.2.4.4.	Alt Taşıyıcılar- Fiili Taşıyıcılar	98
2.2.5.	Multimodal Taşıma Sözleşmesinde Kullanılan Taşıma Belgeleri	102
2.2.5.1.	Genel Olarak Taşıma Belgesi	102
2.2.5.2.	Konişmento	105
2.2.5.3.	Konişmentonun Hukuki İşlevi	106
2.2.5.4.	BIMCO'nun Hazırladığı COMBICONBILL	109

2.2.5.5. 1980 Tarihli Multimodal Taşıma Konvansiyonundaki Multimodal Taşıma Belgesi	109
2.2.5.6. Multimodal Taşıma Konişmentosu (FBL)	111
2.2.5.7. BIMCO'nun Hazırladığı MULTIDOC 95.....	113
2.2.5.8. Bireysel Multimodal Taşıma Belgeleri.....	114
2.2.5.9. Multimodal Taşıma Belgelerinin Hukuki İşlevi.....	115

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK

3.1. Genel Olarak.....	117
3.2. Tekil Taşımaya İlişkin Konvansiyonların Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması	120
3.2.1. Genel Olarak.....	120
3.2.2. Milletlerarası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Kurallar	122
3.2.2.1. Uygulanma Alanı.....	122
3.2.2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması	124
3.2.3. Havayoluyla Milletlerarası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu.....	125
3.2.3.1. Uygulanma Alanı.....	125
3.2.3.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması	130
3.2.4. Denizyoluyla Eşya Taşımaya İlişkin Milletlerarası Konvansiyonlar	132
3.2.4.1. Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları.....	132
3.2.4.1.1. Uygulanma Alanı	132
3.2.4.1.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması	137
3.2.4.2. Hamburg Kuralları.....	139
3.2.4.2.1. Uygulama Alanı	139
3.2.4.2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması	141
3.2.4.3. Rotterdam Kuralları.....	142
3.2.4.3.1. Uygulanma Alanı	142
3.2.4.3.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması	144
3.2.5. İç Suyoluyla Eşyaların Taşınması Sözleşmesine İlişkin Budapeşte Konvansiyonu	147
3.2.5.1. Uygulanma Alanı.....	147
3.2.5.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması	148

3.2.6.	Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon...	148
3.2.6.1.	Uygulanma Alanı.....	148
3.2.6.2.	Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması	151
3.3.	Tarafların Seçtiği Hukukun Uygulanması	155
3.4.	Tarafların Hukuk Seçimi Yapmadığı Durumlarda MÖHÜK m.29/2-3 Hükümlerinin Uygulanması	157
3.5.	Tekil Taşımaya İlişkin Türk Hukukundaki Düzenlemelerinin Uygulanması.....	158
3.5.1.	Demiryolu ile Yurt İçi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hukuk.....	159
3.5.2.	Havayolu ile Yurt İçi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hukuk	160
3.5.3.	Denizyolu ve İç Suyolu ile Yurt İçi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hukuk .	161
3.5.4.	Karayolu ile Yurt içi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hukuk	162

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDAKİ HUKUK DÜZENLEMELERİ UYARINCA MULTİMODAL TAŞIMA OPERATÖRÜNÜN SORUMLULUĞU

4.1.	Sorumluluk Sistemleri	164
4.1.1.	Genel Olarak.....	164
4.1.2.	Tek Tip (Yeknesak) Sorumluluk Sistemi	165
4.1.3.	Ağ Sorumluluk Sistemi	167
4.1.4.	Uyarılama Sorumluluk Sistemi	169
4.1.5.	Değerlendirme	171
4.2.	Sorumluluk Sebepleri.....	173
4.2.1.	Genel Olarak.....	173
4.2.2.	Zıyadan Doğan Sorumluluk	175
4.2.3.	Hasardan Doğan Sorumluluk	177
4.2.4.	Gecikmeden Doğan Sorumluluk	178
4.3.	Multimodal Taşıma Operatörünün Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu.....	181
4.3.1.	Genel Olarak.....	181
4.3.2.	Zarar Yerinin Belirlenebilir Olduğu Hallerde Sorumluluk	182
4.3.2.1.	Genel Olarak.....	182
4.3.2.2.	Demiryolu Taşımalarında Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname Hükümleri Uyarınca Sorumluluk	183
4.3.2.2.1.	Genel Olarak	183

4.3.2.2.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	183
4.3.2.2.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu	184
4.3.2.2.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Gecikmeden Doğan Sorumluluğu .	186
4.3.2.2.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi.....	187
4.3.2.2.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyuma Borcunun Sorumluluğa Etkisi.....	189
4.3.2.2.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu	190
4.3.2.2.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri.....	190
4.3.2.2.8.1. Multimodal Taşıma Operatörünü Sorumluluktan Kurtaran Genel Sebepler	190
4.3.2.2.8.1.1. Mücbir Sebep ile Multimodal Taşıma Operatörünün Önleyemeyeceği ve Sonuçlarına Engel Olamayacağı Olay	190
4.3.2.2.8.1.2. Eşyaya Has Kusur	191
4.3.2.2.8.1.3. Hak Sahibinin Kusuru.....	191
4.3.2.2.8.1.4. Hak Sahibinin Talimatı.....	191
4.3.2.2.8.2. Multimodal Taşıma Operatörünü Sorumluluktan Kurtaran Özel Sebepler	192
4.3.2.2.8.2.1. Eşyanın Üstü Açık Vagonla Taşınması	192
4.3.2.2.8.2.2. Eşyanın Yetersiz Ambalajlanması	193
4.3.2.2.8.2.3. Yükleme ve Boşaltmayı Hak Sahibinin Yapması.....	193
4.3.2.2.8.2.4. Eşyanın Doğal Niteliği.....	194
4.3.2.2.8.2.5. Taşınması Yasak veya Şarta Bağlı Olan Eşyanın Taşınması...	194
4.3.2.2.8.2.6. Canlı Hayvan Taşınması	195
4.3.2.2.8.2.7. Eşyanın Refakatçi Nezaretinde Taşınması.....	195
4.3.2.2.8.2.8. Zamanaşımı.....	196
4.3.2.2.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	196
4.3.2.2.9.1. Zıya ve Hasar Halinde.....	196
4.3.2.2.9.2. Gecikme Halinde	197
4.3.2.2.10. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	197
4.3.2.2.10.1. Eşyanın Sigorta Ettirilerek Ek Taşıma Ücreti Ödenmesi.....	197

4.3.2.2.10.2. Kast veya Kasta Eş Değer Kusurlu Davranış	198
4.3.2.3. Havayolu Taşımlarında Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümleri Uyarınca Sorumluluk	199
4.3.2.3.1. Genel Olarak	199
4.3.2.3.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	199
4.3.2.3.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu	201
4.3.2.3.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Gecikmeden Doğan Sorumluluğu .	203
4.3.2.3.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi.....	204
4.3.2.3.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyuma Borcunun Sorumluluğa Etkisi.....	206
4.3.2.3.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu	207
4.3.2.3.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri.....	208
4.3.2.3.8.1. Genel Sorumluluktan Kurtulma Hali	208
4.3.2.3.8.2. Müterafik Kusur.....	208
4.3.2.3.8.3. Zarar İhbarında Bulunulması	209
4.3.2.3.8.4. Hak Düşürücü Süre	209
4.3.2.3.8.5. Sözleşme Hükümlerinde Sorumsuzluk Kaydının Bulunması.....	210
4.3.2.3.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	210
4.3.2.3.9.1. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	211
4.3.2.3.9.2. Kast veya Kasta Eş Değer Kusurlu Davranış	211
4.3.2.3.9.3. Sorumluluk Sınırını Yükselten Anlaşma Yapılması.....	212
4.3.2.4. Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda	212
4.3.2.4.1. Genel Olarak	212
4.3.2.4.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	214
4.3.2.4.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olmasından Doğan Sorumluluğu.....	216
4.3.2.4.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Eşyaya Özen Gösterme Borcunun Yerine Getirmemesinden Doğan Sorumluluğu.....	218
4.3.2.4.4.1. Zıya ve Hasar Halinde Sorumluluk.....	221
4.3.2.4.4.2. Gecikme Halinde Sorumluluk.....	222

4.3.2.4.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi.....	223
4.3.2.4.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu	224
4.3.2.4.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumsuzluk Halleri.....	226
4.3.2.4.7.1. Genel Olarak	226
4.3.2.4.7.2. Mutlak Sorumsuzluk Halleri.....	226
4.3.2.4.7.2.1. Sevk ve Başkaca Teknik Yönetim Sebebiyle Oluşan Zarardan Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumsuzluğu	226
4.3.2.4.7.2.2. Yangın.....	229
4.3.2.4.7.2.3. Denizde Kurtarma	229
4.3.2.4.7.2.4. Rotadan Haklı Sapma	230
4.3.2.4.7.3. Muhtemel Sorumsuzluk Halleri	231
4.3.2.4.7.3.1. Denizin ve Geminin İşletilmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları	231
4.3.2.4.7.3.2. Harp Olayları, Karışıklık Ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri veya Karantina Sınırlamaları	231
4.3.2.4.7.3.3. Mahkemelerin El Koyma Kararları	233
4.3.2.4.7.3.4. Grev, Lokavt veya Diğer Çalışma Engelleri.....	233
4.3.2.4.7.3.5. Yükletenin, Taşıtanın veya Eşyanın Malikinin veya Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri	234
4.3.2.4.7.3.6. Hacim veya Tartı İtibariyle Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği	235
4.3.2.4.7.3.7. Ambalajın Yetersizliği	236
4.3.2.4.7.3.8. İşaretlerin Yetersizliği.....	236
4.3.2.4.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	236
4.3.2.4.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	239
4.3.2.4.9.1. Zararın Kasten Pervasızca Hareketten Doğması.....	239
4.3.2.4.9.2. Eşyanın Cins Ve Değerinin Yüklemeden Önce Yükleten Tarafından Bildirilmesi Ve Denizde Taşıma Senedinde Yer Alması	240
4.3.2.4.9.3. Sözleşme Taraflarının Daha Yüksek Bir Bedel Ödenmesi Konusunda Anlaşmaları.....	240
4.3.3. Zarar Yerinin Belirlenemediği Hallerde Sorumluluk.....	241

4.3.3.1. Genel Olarak.....	241
4.3.3.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği	241
4.3.3.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu.....	244
4.3.3.4. Gecikmeden Doğan Sorumluluk	248
4.3.3.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi	249
4.3.3.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyuma Borcunun Sorumluluğa Etkisi	251
4.3.3.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu.....	252
4.3.3.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması	255
4.3.3.8.1. Genel Olarak	255
4.3.3.8.2. Sorumluluktan Kurtulmada Genel Sebepler	256
4.3.3.8.2.1. En Yüksek Özenin Gösterilmesine Rağmen Kaçınılamayacak veya Sonuçları Önlenemeyecek Hal	256
4.3.3.8.2.2. Gönderen veya Gönderilenin Bir Davranışı	258
4.3.3.8.2.3. Gönderen veya Gönderilenin Talimatı.....	260
4.3.3.8.2.4. Eşyadaki Özel Ayıp	260
4.3.3.8.3. Sorumluluktan Kurtulmada Özel Sebepler	261
4.3.3.8.3.1. Taşımanın Üstü Açık Taşıyla Yapılmış Olması	261
4.3.3.8.3.2. Eşyanın Ambalajsız veya Kötü Ambalajlı Olarak Taşınması.....	262
4.3.3.8.3.3. Eşyanın Gönderen, Gönderilen veya Bunlar Adına Hareket Edenler Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklenmesi ve Boşaltılması	264
4.3.3.8.3.4. Eşyalar Üzerindeki İşaret ve Numaralandırmanın Yetersiz ve Hatalı Olması	266
4.3.3.8.3.5. Canlı Hayvan Taşınması	267
4.3.3.8.3.6. Eşyanın Doğal Niteliği.....	267
4.3.3.8.3.7. Tehlikeli Eşya Taşınması	268
4.3.3.8.3.8. Gümrük Kanunu ve Diğer Mevzuatlardaki Düzenlemelerin Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Haklı Kılması	269
4.3.3.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	269
4.3.3.9.1. Zıya ve Hasar Halinde.....	269
4.3.3.9.2. Gecikme Halinde.....	273
4.3.3.10. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	273

4.3.3.10.1. Belli Bir Değerin Taşıma Senedine Geçirilmesi ve Bunun MTO Tarafından Kabulü	273
4.3.3.10.2. Zararın MTO'nun Kasten veya Pervasızca Bir Davranışından Doğması	274

BEŞİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR UYARINCA MULTİMODAL TAŞIMA OPERATÖRÜNÜN SORUMLULUĞU

5.1. Multimodal Taşıma Operatörünün Uluslararası Konvansiyonlar Uyarınca Zıya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu	275
5.2. Demiryolu Taşımalarında Demiryolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Anlaşma (CIM) Uyarınca Sorumluluk	276
5.2.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği	276
5.2.2. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu	276
5.2.3. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi	279
5.2.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyuma Borcunun Sorumluluğa Etkisi	280
5.2.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu	282
5.2.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması	283
5.2.6.1. Genel Olarak	283
5.2.6.2. Genel Sebepler	283
5.2.6.2.1. Taşıyıcının/Demiryolu İşletmesinin Önleyemeyeceği veya Sonuçlarından Kaçınamayacağı Durum	283
5.2.6.2.2. Hak Sahibinin Kusuru	284
5.2.6.2.3. Hak Sahibinin Talimatı	284
5.2.6.2.4. Eşyanın Özel Ayıbı	284
5.2.6.3. Özel Sebepler	284
5.2.6.3.1. Demiryolu- Denizyolu Taşımada Sorumluluktan Kurtulmadan Ek Sebepler	284
5.2.6.3.2. Eşyanın Açık Vagonla Taşınması	285
5.2.6.3.3. Ambalajlama Hataları	285
5.2.6.3.4. Gönderen veya Gönderilen Tarafından Eşyaların Yüklenmesi ve Boşaltılması	286

5.2.6.3.5. Eşyanın Doğal Niteliği	286
5.2.6.3.6. Paketlerdeki Numara veya İşaretlerin Yetersizliği.....	286
5.2.6.3.7. Canlı Hayvan Taşınması	286
5.2.6.3.8. Taşınan Eşyalara Refakat Edilmesi.....	287
5.2.6.3.9. Nükleer Kaza Hali	287
5.2.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	287
5.2.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	288
5.2.8.1. Özel Menfaat Tayini.....	288
5.2.8.2. Kast ve Kasta Eş Değer Kusur	288
5.3. Havayolu Taşımalarında Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu Uyarınca Sorumluluk	289
5.3.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği	289
5.3.2. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu.....	291
5.3.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Gecikmeden Doğan Sorumluluğu	293
5.3.4. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi	295
5.3.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu.....	296
5.3.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması	298
5.3.6.1. Kurtuluş Kanıtı	298
5.3.6.2. Müterafik Kusur	299
5.3.6.3. Belirlenmiş Süre İçinde Hasar İhbarında Bulunulmamış Olması	300
5.3.6.4. Belirli Süre İçerisinde Dava Açılmamış Olması	300
5.3.6.5. Sözleşme Hükümlerinde Sorumsuzluk Kaydının Bulunması	300
5.3.6.6. Montreal Konvansiyonu ile Getirilen Sorumluluktan Kurtulma Halleri.....	301
5.3.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	301
5.3.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	303
5.3.8.1. Kast veya Kasta Eşdeğer Kusur.....	303
5.3.8.2. Taraflar Arasında Sorumluluk Sınırını Yükselten Özel Bir Anlaşmanın Yapılmış Olması	303
5.4. Denizyolu Taşımalarında Lahey/ Lahey Visby Kuralları Uyarınca Sorumluluk	304
5.4.1. Genel Olarak.....	304
5.4.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği	304

5.4.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olmasından Doğan Sorumluluğu	305
5.4.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Eşyaya Özen Gösterme Borcunun Yerine Getirmemesinden Doğan Sorumluluğu	309
5.4.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu.....	310
5.4.6. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi	310
5.4.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması	310
5.4.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	313
5.4.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	314
5.5. Denizyolu Taşımalarında Hamburg Kuralları Uyarınca Sorumluluk.....	314
5.5.1. Genel Olarak.....	314
5.5.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği	314
5.5.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu	315
5.5.4. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi	316
5.5.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu.....	318
5.5.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması	318
5.5.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	320
5.5.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	321
5.6. Denizyolu Taşımalarında Rotterdam Kuralları Uyarınca Sorumluluk	321
5.6.1. Genel Olarak.....	321
5.6.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği	322
5.6.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olmasından Doğan Sorumluluğu	324
5.6.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Eşyaya Özen Gösterme Borcunun Yerine Getirmemesinden Doğan Sorumluluğu	326
5.6.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi	328
5.6.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu.....	331
5.6.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması	332
5.6.7.1. Genel Olarak.....	332
5.6.7.2. Yangın	333
5.6.7.3. Eşyanın Güvertede Taşınması	334

5.6.7.4. Miktar Sözleşmesi	335
5.6.7.5. Çevre Zararını Önleme veya Önleme Teşebbüsü için Alınan Makul Önlemler	336
5.6.7.6. Taşıyanın Kendisine Tanınan Yetkilere Uygun Eylemleri.....	336
5.6.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	336
5.6.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	338
5.7. İç Suyolu Taşımalarında CMNI Uyarınca Sorumluluk	339
5.7.1. Genel Olarak.....	339
5.7.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği	339
5.7.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu.....	340
5.7.4. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi	340
5.7.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu.....	341
5.7.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması	341
5.7.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	342
5.7.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	343
5.8. Karayolu Taşımalarında CMR Uyarınca Sorumluluk	343
5.8.1. Genel Olarak.....	343
5.8.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği	344
5.8.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu.....	346
5.8.3.1. Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluk	346
5.8.3.2. Gecikmeden Doğan Sorumluluk	350
5.8.4. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi	351
5.8.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyma Borcunun Sorumluluğa Etkisi.....	353
5.8.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu.....	354
5.8.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması	356
5.8.7.1. Genel Olarak.....	356
5.8.7.2. En Yüksek Özenin Gösterilmesine Rağmen Kaçınılamayacak veya Sonuçları Önlenemeyecek Hal.....	357
5.8.7.3. Gönderen veya Gönderilenin Davranışı	358

5.8.7.4. Gönderen veya Gönderilenin Talimatı	358
5.8.7.5. Eşyadaki Özel Ayıp	359
5.8.7.6. Taşımanın Üstü Açık Taşıtla Yapılmış Olması	359
5.8.7.7. Eşyanın Ambalajsız veya Kötü Ambalajlı Olarak Taşınması	359
5.8.7.8. Eşyanın Gönderen, Gönderilen veya Bunlar Adına Hareket Edenler Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklenmesi ve Boşaltılması	360
5.8.7.9. Eşyanın Doğal Niteliği	361
5.8.7.10. Canlı Hayvan Taşınması.....	362
5.8.7.11. Tehlikeli Eşya Taşınması.....	362
5.8.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı	363
5.8.8.1. Zıya ve Hasar Halinde	363
5.8.8.2. Gecikme Halinde	365
5.8.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller	365
5.8.9.1. Ek Ücret ile Sevk Mektubuna Eşyanın Değerinin Yüksek Yazılması ve Bu Durumun Taşıyıcı Tarafından Onaylanması	365
5.8.9.2. Sevk Mektubuna Teslimde Özel Menfaatin Yazılması.....	365
5.8.9.3. Kast veya Kasta Eşdeğer Kusur.....	366
SONUÇ	368
KAYNAKÇA.....	381
ÖZGEÇMİŞ	405

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADSp	: Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (Alman Taşıma İşleri Komisyonculuğu Genel Şartları)
AHB	: Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung (Alman Sorumluluk Sigortası Genel Şartları)
ALADI	: Asociacion Latinoamericana de Integracion (Latin Amerika Entegrasyon Topluluğu)
Art.	: Artikel
ASEAN	: Association of Southeast Asian Nations (Güneydoğu Asya Devletleri Birliği)
Aufl.	: Auflage
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
AVB	: Allgemeine Versicherungsbedingungen (Sigorta Genel Şartları)
AWB	: Airwaybil
B.	: Bası
b.	: bent
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGB	: Bürgerliches Gesetzbuch (Alman Medeni Kanunu)
BGH	: Bundesgerichtshof (Alman Federal Temyiz Mahkemesi)
BIFA	: The British International Freight Association (İngiliz Uluslararası Nakliye Derneği)
BIMCO	: The Baltic and International Maritime Council (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi)
Bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
C.	: Cilt
c.	: Cümle
CAN	: Andean Community-Comunidad Andina (Andean Topluluğu)

CIM	: Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer (Eşyaların Uluslararası Demiryolu ile Taşınması Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar)
CMNI	: Convention on Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation interieure (Eşyaların İç Suyoluyla Taşınmasına Yönelik Sözleşmeye İlişkin Budapeşte Konvansiyonu)
CIP	: Carriage and Insurance Paid to (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak)
CIT	: Uluslararası Demiryolu Taşıma Komitesi
CIV	: Demiryoluyla Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşınmasına İlişkin Sözleşme
CMI	: Comite Maritime International (Uluslararası Denizcilik Komitesi)
CMR	: Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (Karayoluyla Milletlerarası Eşya Taşıma Sözleşmesi Konvansiyonu)
COGSA	: Carriage of Goods by Sea Act (Eşyaların Denizyolu ile Taşınmasına İlişkin Kanun)
COTIF	: The Convention Concerning International Carriage by Rail (Demiryoluyla Milletlerarası Eşya Taşınmasına İlişkin Bir örnek Kurallar)
CTD	: Combined Transport Document (Kombine Taşıma Belgesi)
CTO	: Combined Transport Operator (Kombine Taşıma Operatörü)
DAP	: Delivered at Place(Belirlenen Yerde Teslim)
DAT	: Terminalde Teslim (Delivered at Terminal)
DCC	: Dutch Civil Code (Hollanda Medeni Kanunu)
DDP	: Delivered Duty Paid (Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim)
DEHUKAMDER	: DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi
DEÜHFD	: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
DHD	: Deniz Hukuku Dergisi
dp.	: Dipnot
DTV	: Deutsche Transport Versicherung (Alman Taşıma Sigortası)
E.	: Esas
ECOSOC	: Le Conseil Économique Et Social Des Nations Unies (Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi)

E.T.	: Erişim Tarihi
E-TTK	: 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
EXW	: Ex Works (İşyerinde Teslim)
f.	: fıkra
FBL	: FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (Multimodal Taşıma Konişmentosu)
FCA	: Free Carrier (Taşıyıcıya Masrafsız)
FCR	: Forwarder's Certificate of Receipt (Taşıma İşleri Komisyoncusu Teslim Alındı Belgesi)
FCT	: Forwarder's Certificate of Transport (Taşıma İşleri Komisyoncusu Taşıma Belgesi)
FENEX	: The Dutch Association for Forwarding and Logistics (Hollanda Taşıma ve Lojistik Derneği)
FIATA	: International Federation of Freight Forwarders Associations (Taşıma İşleri Komisyoncuları Birliği Uluslararası Federasyonu)
FIO/S/T	: free in and out / stowed / trimmed
GK	: Guadalajara Konvansiyonu
GÜHFD	: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Hamburg Kuralları- HK	: Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi
HD	: Hukuk Dairesi
HGB	: Handelsgesetzbuch (Alman Ticaret Kanunu)
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
IATA	: The International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Derneği)
ICAO	: The International Civil Aviation Organisation (Uluslararası Sivil Havacılık rgt)
ICC	: International Chamber of Commerce (Milletlerarası Ticaret Odası)
ILA	: International Law Association (Uluslararası Hukuk Birliği)
ILFA	: İrlanda Uluslararası Yk Birliği
IMO	: International Maritime Organisation (Uluslararası Denizcilik rgt)
IMCO	: International Maritime Consultative Organization (Uluslararası Denizcilik Danışma Organizasyonu)

ISIC	: Integrated Services İn The Intermodal Chain Study Of 28 October 2005, Commissioned By The European Commission, Containing A Proposed Multimodal Transport Regime (Intermodal Zincirde Entegre Hizmetler Çalışması, Avrupa Komisyonu Tarafından Önerilen Multimodal Taşımaya İlişkin Taslak Düzenleme)
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
JACL	: Journal of Air Law and Commerce
JBL	: Journal of Business Law (Ticari İş Hukuku Dergisi)
JIML	: Journal of International Maritime Law (Uluslararası Denizcilik Hukuku Dergisi)
K.	: Karar
kg.	: Kilogram
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KTk	: Karayolu Taşıma Kanunu
K.T.	: Karar Tarihi
KTY	: Karayolları Taşıma Yönetmeliği
Lahey Kuralları- LK	: Konişmentoya İlişkin Belirli Hukuk Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyon
Lahey/Visby Kuralları- LVK	: Konişmentoya İlişkin Belirli Hukuk Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyonun Tadiline Dair Protokol
LHD	: Legal Hukuk Dergisi
LMCLQ	: Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
Ltd.	: Limited Şirket
m.	: madde
MERCOSUR	: Mercado Comun del Sur (Güney Amerika Ortak Pazarı)
MHB	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MK	: Montreal Konvansiyonu
MTO	: Multimodal Transport Operator (Multimodal Taşıma Operatörü)
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MTC	: 1980's Multimodal Transport Convention (1980 Tarihli Multimodal Taşıma Konvansiyonu)
MÜHFHAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi

NCBFAA	: The National Customs Brokers &Forwarders Association of America (Amerika Ulusal Gümrük Komisyoncuları ve Taşımacıları Derneği)
No.	: Number (Numara)
NSAB	: The Nordic Association of Freight Forwarders (İskandinav Lojistik Servis Sağlayıcıları Derneği)
NVOCC	: Non- vessel Ooperating Carrier (Gemi İşletmeyen Taşıyıcı)
OLG	: Oberlandesgericht (Alman İstinaf Mahkemesi)
OTIF	: Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Hükümetler Arası Örgüt
ÖÇH	: Special Drawing Rights (Özel Çekme Hakkı)
Parag.	: Paragraf
RDİN	: Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname
RG.	: Resmi Gazete
RID	: Tehlikeli Eşyaların Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına ilişkin Sözleşme
Rotterdam Kuralları-RK	: Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Eşyaların Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Konvansiyon)
s.	: Sayfa
ss.	: Sayfa Baş- Sayfa Sonu
S.	: Sayı
SLA	: Singapur Lojistik Birliği
STC	: Standart Trading Conditions (Standart Ticari Şartlar)
T.	: Tarih
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TCM	: Transport Combine de Marchandises (TCM Taslak Konvansiyonu)
TEU	: The Twenty-foot Equivalent Unit (20 feet'lik koyteyner)
THY	: Türk Hava Yolları
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TranspR	: Transportrecht
TRG	: Transportrechtsreformgesetz (Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu)

TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UAB	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu)
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Gelişim Konferansı)
UNECE	: United Nations Economic Commission for Europe (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu)
UNESCAP	: Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UNESCWA	: The United Nations Economic and Social Commission for Western Asia (Birleşmiş Milletler Batı Asya Sosyal Komisyonu)
UNIDROIT	: International Institut for the Unification of Private Law (Özel Hukukun Birörnekleştirilmesine İlişkin Milletlerarası Enstitü)
UTİKAD	: Uluslararası Taşıma ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
Varşova / Lahey Metni	: Varşova Konvansiyonunun Lahey Protokolü ile Tadil Edilmiş Metni
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı
VK	: Varşova Konvansiyonu
Vol.	: Volume (Sayı)
vs.	: ve saire
VHV	: Verkehrshaftungsversicherung
VVG	: Versicherungsvertragsgesetz (Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu)
WG	: Working group (Çalışma grubu)
WP	: Working paper (Çalışma belgesi)
Y.	: Yıl (Year)
Yarg.	: Yargıtay
Y-TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

ÖZET

Multimodal taşıma; multimodal taşıma sözleşmesine binaen multimodal taşıma operatörünün eşyaların bir yerden farklı yerdeki teslimat için belirlenmiş bir noktaya taşınmasını en az iki farklı taşıma türü ile gerçekleştirmeyi taahhüt ettiği bir taşımadır. Konteyner kullanımının yaygınlaşması, günümüzde uluslararası eşya taşımalarının birden fazla taşıma türü kullanılarak kapıdan kapıya şeklinde yapılmasına olanak sağlamıştır. Bu sayede multimodal taşıma tüm dünyada yaygın hale gelmiştir. Taşıma sektöründe sıklıkla kullanılan bu taşıma türünün hukuki açıdan izahı önem arz etmektedir. Bu sebeple, multimodal taşımanın tanımı ve unsurları ele alınmıştır. Bu taşımanın diğer taşıma türleri ile benzerlik ve farklılıkları değerlendirilmiştir.

Her bir taşıma türüne ilişkin konvansiyonlar, ülkelerin ulusal hukuk düzenlemeleri ve multimodal taşımaya ilişkin yeknesak kurallar oluşturma amacıyla getirilen düzenleme çalışmaları ve düzenlemeler göz önüne alındığında multimodal taşımaya hangi hukuk düzenlemelerinin uygulanacağını öngörmek zordur. Multimodal taşımalarda sorumluluğu yeknesaklaştırmak adına en önemli düzenlemeler 1975 ve 1992 tarihli Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) Kuralları ve halen yürürlüğe girmemiş olan 1980 Tarihli Multimodal Taşıma Konvansiyonu (MTC), 2009 tarihinde imzaya açılan Eşyaların Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyondur (Rotterdam Kuralları-RK). Bu düzenlemelerden esinlenilerek ortaya çıkmış çeşitli bölgesel düzenlemeler söz konusudur. Bunun yanı sıra multimodal taşımanın ülke sınırları içerisinde gerçekleşebilmesi sebebiyle bazı ülkeler bu konuyu düzenleyen kanunlar yapmışlardır.

Türk Hukunda ise multimodal taşımaya ilk kez 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK), 'Değişik Tür Araçlar İle Taşıma' başlığı altında yer verilmiştir. MTO'nun zıya, hasar ve geç teslimat dayalı sözleşme kaynaklı sorumluluğu zarar yerinin belirlenebilir olup olmamasına göre farklı kurallara tabidir. Zarar yerinin belirlenmesi ve multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarından birinin zararın hangi taşıma türünde oluştuğunu ispatlaması durumunda, multimodal taşıma birden fazla taşıma türünü içerdiğinden denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve ülke iç su yolu gibi her bir taşıma türünü ayrı ayrı düzenleyen ve her biri kendi sorumluluk rejimini içeren uluslararası unimodal (tekil) taşıma konvansiyonlarından usulüne göre yürürlüğe girmiş olanları öncelikli olmak üzere, ilgili taşıma türünü özel olarak düzenleyen kurallar uygulanacaktır. Zararın gerçekleştiği taşıma türünün tespit edilememesi durumunda genel hüküm olarak adlandırabileceğimiz TTK hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Çalışmada, Türk Hukukunda MTO'nun sorumluluğu ilgili konvansiyonlar ve TTK ışığında ele alınmış, uygulanacak hükümler ortaya konmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Multimodal Taşıma, Multimodal Taşıma Sözleşmesi, Multimodal Taşıma Operatörü, Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu.



SUMMARY

LIABILITY OF MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR

Multimodal transport is a carriage in which multimodal transport operator, who assumes the responsibility of performing the carriage under the multimodal transport contract, undertakes to perform the carriage of goods by at least two modes of transport from one place to another place designated for delivery. Widespread use of containers today allows international transport of goods to be in the form of door-to-door transport using more than one mode of transport. Thus, multimodal transport becomes more widespread all over the world. Explaining this mode of transport, which is frequently used in the transport industry, from the legal perspective is of high importance. Hence, in this study, the definition and elements of multimodal transport are studied. The similarities and differences of this mode of transport with other modes of transport are evaluated.

Considering different conventions regulating each mode of transport, national transport legislations and regulations aimed at setting forth uniform provisions, it is clearly difficult to determine rules that are applicable for the multimodal transport contract. Major regulations to uniform the liability in multimodal carriages are the 1975 and 1992 International Chamber of Commerce Rules, the 1980 Multimodal Transport Convention (MTC) and the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules-RT), which was open for signature in 2009. There are also regional regulations inspired by these instruments. In addition, a number of countries enact laws regulating multimodal transport, as multimodal transport may be performed within national boundaries, and there are no uniform rules regulating it.

In Turkish law, certain rules on multimodal transport in the Turkish Commercial Law (TTK) No.6102 under the heading of ‘Carriage by Various Modes of Transport (Multimodal Transport)’ were introduced. The MTO’s contractual liability for loss of or damage to goods or delay in delivery is subject to different rules depending on whether the place of loss can be located. If the place of loss is located, and the leg of transport in which the loss occurs is proved by any party of the multimodal transport contract, as the transport involves more than one mode of transport, rules specifically regulating that mode of transport, in particular unimodal conventions, which duly entered into effect, individually governing each mode of transport such as sea, air, road, rail and inland waterway transports and having its own liability regime, will be applicable. If the mode of transport in which the loss occurs cannot be ascertained, TTK provisions, which we may call general rules, will be applicable.

In the present study, we analyse the liability of MTO within the framework of relevant conventions and TTK and seek to reveal applicable provisions.

Keywords: Multimodal Transport, Multimodal Transport Contract Multimodal Transport Operator, Liability of Multimodal Transport Operator



ÖNSÖZ

Bu çalışma Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) “2214/A *Doktora Sırası Araştırma Burs Programı*” kapsamında desteklenmiş olup, çalışmanın önemli bir bölümü 15.07.2019- 27.08.2020 tarihlerinde Bonn’da bulunan Bonn Üniversitesi Karşılaştırmalı ve Uluslararası Özel Hukuk Enstitüsü’nde (Institute of International Private Law and Comparative Law University of Bonn) gerçekleştirilmiştir. Çalışmayı desteğe layık gören TÜBİTAK’a çok teşekkür ederim.

Yunus ALHAN

Antalya, 2022



GİRİŞ

Konunun Takdimi ve Çalışmanın Amacı

Uluslararası eşya taşımacılığı, etkili taşıma ağlarının gelişmesi sayesinde ülkeler için ekonomik büyümenin artırılmasında önemli bir rol oynamaktadır¹. 20. yüzyıl öncesinde taşımada kullanılan araçların niteliğinden dolayı, eşyaların farklı taşıma türleriyle taşınması çok yaygın değilken, günümüzde eşyalar farklı taşıma türleri kullanılarak bir yerden başka bir yere taşınmaktadır². Bu taşıma türleri demiryolu, havayolu, karayolu, denizyolu ve içsu yolu olarak ifade edilmektedir. Eşyalar bir ülkeden başka bir ülkeye taşınırken, ülkelerin birbirine uzaklığına göre bu taşıma türlerinin birden fazlasının kullanılması gerekebilir. 1950’li yıllardan itibaren eşyaların farklı taşıyıcılar tarafından kullanımlarını ve farklı taşıma türleri arasında transferlerini kolaylaştırmak için konteyner taşımacılığı ortaya çıkmıştır³.

Konteyner dilimize İngilizce’deki “container” lafzı ile aktarılmıştır. Bu konuda uluslararası konvansiyonlardaki tanımlar⁴ dikkate alınarak konteyner; eşyayı dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı koruyan hızlı ve basit bir şekilde yüklenmesini, taşınmasını ve boşaltılmasını sağlayan taşıma ekipmanı olarak nitelendirilebilir⁵. Nitekim Yargıtay da konteyneri taşıma ekipmanı olarak nitelendirmiştir⁶.

¹ **Adıgüzel, Burak:** *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu (MTO)*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, s.1; **Değirmenci, Nil Kula:** *Çoklu Taşıma İşleticisi Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme (Multimodal İşletici)*, İzmir, 2012, s.1; **Jeon Haedong:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability* University Of Southampton Faculty Of Business And Law School Of Law, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, May, 2013, s.1; **Tomlinson, John:** “History_And_Impact_Of_Shipping_Container”, Institute of Pratt, 2009, s.1. https://www.johntomlinson.com/docs/history_and_impact_of_shipping_container.pdf, (E.T.: 24.02.2018), **Todd, Paul:** *Cases and Materials on International Trade Law*, Londra, Sweet ve Maxwell Limited, 2002, s.753-754; **Hoeks, Marian:** *Multimodal Transport Law – The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Kluwer Law International, Great Britain, 2010, s.4; **De Wit, Ralph:** *Multimodal Transport: Carrier liability and Documentation*, Lloyd’s of London Press Ltd., Cornwall, Great Britain, 1995, s.5.

² **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, University Of Southampton Faculty of Social Sciences School of Law, 2020, s.19.

³ **Kaner, İnci:** *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunlar (Konteyner)*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1982, s.3-4; **Sopacı, Birgül:** *Multimodal Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2001, s.1; **Colebunders Caroline:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, Master in de Rechten Faculteit Rechtsgeleerdheid Universiteit Gent, 2013, s.2; **Fengmei, Wang/Yingying, Ni1/Xiaoyi, Gong/Jun, Zhan/Huiping, Che:** “The Study on the Optimization of Container Multimodal Transport Business Process in Shandong”, E3S Web of Conferences 38, 2018, s.1; 1950’li yıllardan itibaren eşyaların kamyon, gemi, tren ve uçakla daha güvenilir bir şekilde taşınmasını sağlamak için ilk defa Almanya’da demiryolu ile küçük kutuların taşınması esnasında belirli sayıda standart ebatla adına konteyner dediğimiz büyük çelik kutular inşa edilmeye başlanmıştır. Bkz. **Erdal, Murat:** *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Yayınları, 2017, s.3.

⁴ **Süzel, Cüneyt/Damar, Duygu:** “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, Batider, C. XXVI, S. 2, 2010, s.151 – 197.

⁵ **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları* s.85; **Karan, Hakan:** *The Carrier’s Liability under International Maritime Conventions The Hague, The Hague-Visby, and Hamburg Rules (The Carrier’s Liability)*, The Edwin Mellen Press, New York, 2005, s.13; **Kaner, Deniz, İnci:** *Konteyner*, İstanbul, 1982, s.4; **Değirmenci:** *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, s.97-100; **Light, Algantürk Didem,** “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya

Konteynerler, türler arasındaki ara birim noktalarında eşyaların aktarılmasını büyük ölçüde kolaylaştırmış ve tarafların farklı ve birden fazla taşıma türü kullanmalarını teşvik etmiştir⁷. Konteynerler özellikle, deniz ve kara taşıma şekilleri arasındaki bağı mümkün hale getirmiş ve çeşitli işletmelerin multimodal taşıma hizmetleri sağlama kabiliyetine olanak sağlamıştır⁸. Konteyner sayesinde eşyalar bir ülkeden başka bir ülkedeki teslimat yerine hava, deniz, karayolu, demiryolu, iç su yolu kapsayan tek bir sözleşme altında, tek bir ücret ve tek bir taşıma belgesi ile taşınmaktadır⁹. Bu durum da bizi tek bir sözleşmeye dayanan birden fazla taşıma türünü içeren ve tek bir kişinin taşımayı yerine getirmeyi taahhüt ettiği, şu anda tüm dünyada taşımada sıklıkla kullanılan multimodal taşıma kavramına götürmektedir¹⁰.

Multimodal taşıma konteynerlerin bir ortaya çıkmasından daha önce var olmuş olsa da¹¹ konteynerlerin kullanımının multimodal taşımanın gelişmesi için çok önemli olduğu açıktır^{12, 13}. Konteynerlerin multimodal taşıma açısından getirdiği en önemli yenilik eşyaların

Çıkan Hukuki Sorunlar", İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 16/2, Cilt III, 2017, s.17-18; **Sır, İsmail Hakkı**: "Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulaması", Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 1988, s.9; **Çancı, Erdal**: *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, s.247; **Erdal**: *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, s.19.

⁶ "...Gerek (ISO) Uluslararası Standartlar Örgütü'nün tanımlamasına, gerekse doktrinindeki tarif ve açıklamalara göre (İnci Deniz - Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları-1982) ve (Dr. Latif Çakıcı-Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık-1978) Birçok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi halinde gelmesine yardım eden, içinde konan malların birkaç indirme bindirme işleminden sonra da taşınmasını sağlayan hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımı ile kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve dizaynı indirme ve bindirmeye uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandıklar ve taşıma kaplarına konteyner denilebilir..." Bkz. Yarg. 11. H.D. -E: 1984/2187, K: 1984/2760 K.T: 11.05.1984 (E.T.: 02.05.2018) <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-1984-2187-k-1984-2760-t-11-05-1984-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/457067/>.

⁷ **Clarke Malcolm**: "Multimodal Transport In The New Millennium", s.71; **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.22; **Adıgüzel**: MTO, s.8; **Sopacı**, *Multimodal Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.2; **Coşkun**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.29; **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.5; **Murray/Holloway/Timson**: *The Law and Practice of International Trade*, s.308.

⁸ **Glass**: *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, s.1-2; **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.8.

⁹ **Kindred, Hugh M./Brooks, Marry R.**: *Multimodal Transport Rules*, Kluwer Law International, Netherlands, 1997, s.1; **Adıgüzel**: MTO, s.2; **Coşkun, Gürkan**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s.29; **UNCTAD**: "Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument, 13 January 2003, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, s.4, http://unctad.org/en/docs/sdte1b20031_en.pdf (E.T.: 14.03.2018); **Levinson, Marc**: *How the Shipping Container Made the World Smaller and Made the World Economy better?*, Amerika Birleşik Devletleri, Princeton Üniversitesi Basını, 2006, s.33-34; **Değirmenci**: *Multimodal İşletici*, s.1.

¹⁰ **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.6-7; **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.5; **Murray, Carole/Holloway, David/Timson, Daren**: *The Law and Practice of International Trade*, Sweet & Maxwell; 12th Revised edition 2012, s.308; **Spanjaart, Michiel**: *Multimodal Transport Law*, Routledge, 2017, s.12-14; **Coşkun**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.29; **Adıgüzel**: MTO, s.2; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.1.

¹¹ Multimodal taşımanın hukuki bir kavram, konteyner ise eşyaların konsolide edilerek büyük kutularda taşınmasına ilişkin hukuki bir mana ihtiva etmeyen yalnız multimodal taşımalarda kullanılmayan tekil taşımalarda da sıklıkla gördüğümüz teknik ve ekonomik bir kavram olduğuna ilişkin görüş için bkz. **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.4.

¹² **Hayuth, Yehuda**: "The Overweight Container Problem and International Intermodal Transportation", *Transportation Journal*, Published By: Penn State University Press, Winter 1994, s.18-19; <https://www.jstor.org/stable/20713231?seq=1> (E.T.: 22.08.2018); **Kindred, Hugh M./Brooks, Marry, R.**: "New and Improved? The UNCTAD/ICC Multimodal Rules Reviewed", *Transportation Journal*, Published By: Penn State University Press, Vol.33, No.3 (SPRING 1994), s.5-6; <https://www.jstor.org/stable/20713201?seq=1>

parça olarak yüklenip boşaltılmasındaki zorlukları ortadan kaldıracak şekilde mekanik yollarla eşyanın yüklenip boşaltılmasını sağlayan birimleştirme kavramıdır¹⁴.

Konteyner, taşımanın yerine getirilmesi için eşyaların içine yerleştirildikleri, eşya taşıma faaliyetinde kullanılan taşıma ekipmanı olarak değerlendireceğimiz, bu sebeple temel fonksiyonu gemi ambarı niteliğinde olan taşıma gerecidir. Ancak RK m.24 ve TTK m.1186/3'teki durumlarda taşıma faaliyetine konu olabilen ve taraf sorumluluklarını gerektiren eşya olarak nitelendirebileceğimiz bir yapıya sahiptir¹⁵.

TTK'ya göre gönderene ait olan konteyner taşınan eşya kavramına dahil sayılmalı iken, taşıyıcıya ait konteyner taşınan eşya kavramına dahil değildir¹⁶. Yargıtay da bir kararında konteynerin, eşya olmadığını, ayrıca nakil vasıtası ve ambalaj olarak değerlendirilemeyeceğini ifade etmiş, konteyneri taşımada sürati sağlayan ve masrafları azaltan hareket edebilir ambarlar şeklinde ifade etmiştir¹⁷.

(E.T: 25.08.2018); **Clarke Malcolm**: "Multimodal transport In The New Millennium, s.71; **Hoeks**: Multimodal Transport Law, s.2-4; **De Wit**: Multimodal Transport, s.5; **Besong**: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.22; **Nikaki** "Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?", s.70; **Faghfour**: "International Regulation of Liability for Multimodal Transport - In Search of Uniformity", s.95; **Yavaş Aksoy**: Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016, s.13; **Glass**: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, s.3, **Hoeks**: Multimodal Transport Law, s.3; **Ramming**: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, Vorwort.

¹³ Konteyner kullanımı eşyaları korumuştur ve o zamanlar türler arasındaki ara birim noktalarında eşyaların aktarılmasında temel bir sorun oluşturan taşıma esnasındaki kayıp ya hasar riskini büyük ölçüde azaltmıştır. Böylelikle konteynerleşme gelişen multimodal taşımanın mihenk taşı denilebilir. Bu da çoğu multimodal taşıma sözleşmelerinin, içinde eşyaların taşındığı fiziksel birim olarak konteyner kullanmaları hususunu açıklar. Bkz. **Çakıcı, Latif**: Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1978, s.36.

¹⁴ **Glass David, A./Cashmore, Chris**: Introduction to the Law of Carriage of Goods, Sweet & Maxwell, London, 1989, s.250; **Adıgüzel**: MTO, s.15; **Moreno**: Multimodal Transport Documents, s.9.

¹⁵ RK Madde 24: "Yük, bir taşıyanın taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşımayı üstlendiği ve taşıyan tarafından veya taşıyan adına tedarik edilmeyen ambalaj ve herhangi bir ekipman ya da konteyneri de kapsayan her türlü eşya, eşya ve ürün anlamına gelir. TTK Madde 1186/3: "Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi halde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır." Bkz. **Süzel, Cüneyt**: Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, On iki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014, s.376-377; **Kaner**: Konteyner, s.3-6.

¹⁶ **Misili Sinan**: Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi Ve Eşya Kavramı, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi (TFM), Cilt 5, Sayı 1, 2019, s.76.

¹⁷ "...Konteyner doğrudan doğruya yük değildir. Nakil vasıtası ve ambalaj da değildir. Taşımada sür'ati sağlayan ve masrafları azaltan hareket edebilir, ambarlar olarak tavsif edilebilir. Konteynerler, bir gemiye veya taşıma aracı sahibine ait olabileceği gibi, yükletene veya başka konteyner işletmecisine de ait olabilir. Konteynerlere yükün doldurulması bazan taşıyan tarafından yapılır. Bazan yükleten tarafından doldurularak kapalı olarak taşıyana teslim edilir. Doldurulan konteynerin kapıları kapatılır, kapı kolu çeşitli şekillerde bağlanır ve mühürlenir. Konteyneri taşıtan doldurmuş ise taşıyan onun içindekiler hakkında bilgi sahibi olmayabilir. Taşıma sırasında açılması da mümkün olmayıp teslim alındığı gibi nakil ve teslim edilir. Konteyner taşımasında da konişmento düzenlenir ve klotlar eklenebilir. Konteyner taşımasında taşıyıcının sorumluluğunun tespiti için, konteynerin kime ait olduğu, yükün konteynerlere nerede ve kimin tarafından doldurulduğu, içindeki emtiadan taşıyıcının bilgisi olup olmadığı, nerede kimlerin huzurunda kapatılıp mühürlendiği, taşıma sırasında açılıp açılmadığı, hasarlanıp hasarlanmadığı gibi hususların bilinmesi gereklidir. Bu hususlar ise konişmentodaki kayıtlardan anlaşılabilir..." Bkz. Yarg. 11. H.D. -E: 1984/2187, K: 1984/2760 K.T: 11.05.1984 <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-1984-2187-k-1984-2760-t-11-05-1984-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/457067/>, (E.T.:02.05.2018); **Misili**: Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi Ve

Çalışmada konteynerin hukuki niteliğini belirlemekten ziyade farklı taşıma türlerinde kullanılmak için tasarlanmış bir nitelik taşıdığı ve bu durumun multimodal taşımanın yerine getirilmesine hizmet ettiği gerçeğine odaklanılmıştır. Konteynerin kullanılış gayesi ve multimodal taşımadaki rolünden yola çıkılarak hukuki niteliği belirlenmelidir. Zira konteynerin hukuki niteliği kullanılan taşıma türlerine taşımanın yapılış özelliğine göre değişkenlik arz edecektir. MTO'nun sorumluluğuna uygulanacak hukuk kuralına göre koli veya ünite olarak sayılabileceğinden tek bir hukuki niteliğinin var olduğu söylenemeyecektir.

Uluslararası eşya taşımalarında önemli bir role sahip multimodal taşımalarda esas hukuki sorun tüm taşımayı gerçekleştirmeyi taahhüt eden multimodal taşıma operatörü (MTO) olarak adlandırılan kişinin sorumluluğudur¹⁸. Multimodal taşımalarda eşyaya ilişkin zıya, hasar veya gecikme durumlarında multimodal taşımayı düzenleyen mevcut emredici bir düzenlemenin olmamasından dolayı uygulanabilir sorumluluk kurallarını belirlemek zordur¹⁹. Geçtiğimiz yıllarda multimodal taşımalarda sorumluluğu yeknesaklaştırmak adına çeşitli girişimler yapılmıştır. Ne var ki bu düzenlemelerin hiçbiri yürürlüğe girememiştir²⁰. Bu durumun sonucu olarak multimodal taşımalarda denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve ülke içi su yolu gibi her biri ayrı sorumluluk rejimi içeren taşıma türleri düzenleyen uluslararası tekil taşıma konvansiyonları, çeşitli bölgesel anlaşmalar, ulusal düzenlemeler ve genel şartlar karşımıza çıkmaktadır²¹.

Eşya Kavramı, s.76; **Erdem, Ercan**: *CMR Konvansiyonu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku (Karayolu Taşıma Hukuku)*, Bilge Yayınevi, İstanbul, 2013, s.115.

¹⁸ **Wilson, John**: *Carriage of Goods by Sea*, 7th edition, Longman; January, 2010, s. 253; **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.6,65. **Kindred/ Brooks**: *Multimodal Transport Rules*, s.26; **Schelin, Johan**: *Future Logistics And Transport Law*, Jure Ab, 2008, s.39.

¹⁹ **Lorenzon, Filippo**: "Multimodal Transport Evolving: Freedom and Regulation Three Decades after the 1980 MTO Convention" in Malcolm Clarke (ed) *Maritime Law Evolving*, Oxford and Portland, Hart Publishing, 2013, s.6-7; **Faghfour**: "International Regulation of Liability for Multimodal Transport - In Search of Uniformity", s.95; **Adıgüzel**: *MTO*, s.2; **Sopacı**: *Multimodal Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.3; **Değirmenci**: *Multimodal İşletici*, s.1; **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.10; **Glass, Alan, David**: "Meddling in the multimodal muddle?-a network of conflict in the UNCITRAL Draft Conventino on the Carriage of Goods [wholly or partly][by sea]," Informa, 2006, s.309; **Nikaki, Theodora**: "Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?" *Journal of Air Law and Commerce*, Vol.78, 2013, <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1306&context=jalc> (E.T. 24.02.2018) s.6; **UNCTAD**:

"Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument, s.7, http://unctad.org/en/Docs/sdteitb20031_en.pdf (E.T.: 15.03.2018); **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.10; **Wilson**: *Carriage of Goods by Sea*, s.254.

²⁰ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.1-2.

²¹ **Adıgüzel**: *MTO*, s.2. **Değirmenci**: *Multimodal İşletici*, s.1; **Gürkan**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.31; **Faghfour, Mahin**: "International Regulation of Liability for Multimodal Transport - In Search of Uniformity", *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2006, Vol. 5, No.1, 95-114, s.100; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability* University Of Southampton Faculty Of Business And Law School Of Law, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, May, 2013, s.2.

MTO'nun sorumluluğuna uygulanabilecek farklı hukuki düzenlemelerin varlığı MTO'yu yüksek dava, işlem ve artan sigorta maliyetlerine maruz bırakmaktadır²². Gerçekten MTO'nun sorumluluğunun kapsamı, sınır ve muafiyeti taşımanın başında öngörülemediğinden bu sorumluluğun nasıl sigortalanacağı, ne miktarda prim öngörüleceği ve ne gibi muafiyetler içereceği noktasında sorunlar ortaya çıkmaktadır²³.

Multimodal taşımaya ilişkin yürürlüğe girmiş uluslararası bir düzenleme olmadığından, multimodal taşıma sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklara hangi hukuki düzenlemenin hangi hallerde uygulanacağı önem kazanmaktadır. Multimodal taşımanın sadece Türkiye sınırları dahilinde başlayıp sona ermesi durumunda Türk hukukunda multimodal taşımayı düzenleyen herhangi bir norm varsa uygulama alanı bulacaktır. Bu durum tüm ulusal hukuk düzenleri için geçerlidir²⁴. Sözleşme serbestisi ilkesi gereğince taraflar emredici hükümlere aykırı olmamak koşulu ile sözleşmeye hüküm koymakta serbesttirler²⁵. Taraflar ayrıca uluslararası kuruluşlar tarafından ihdas edilen ve geliştirilen taşıma genel şartlarını bu şartlar Türk hukukunun emredici hükümlerini ihlal etmiyorsa kullanabileceklerdir²⁶.

Türkiye hâlihazırda multimodal taşımaya ilişkin herhangi bir uluslararası ya da bölgesel bir düzenlemenin tarafı olmasa da, multimodal taşımayı ilk defa sistematik bir şekilde TTK 902 ilâ 905. maddelerinde “*Değişik Tür Araçlar İle Taşıma*” başlığı altında düzenlemiştir. Kanunun 903. maddesi, “*zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, bu kitabın birinci ve ikinci kısmı hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir*” şeklindedir. Kanun koyucu, multimodal taşımada zararın meydana geldiği taşıma türünün

²² **Diamond, Anthony**: “Rotterdam Rules”, LMCLQ (Lloyds’ Maritime and Commercial Law Quarterly), 2009, s.457; **Diamond, Anthony**: “The next sea carriage Convention?”, LMCLQ, 2008, s. 145; Ayrıca, bu sorun, küçük ve orta ölçekli taşıma şirketlerine sahip, öngörülebilir bir yasal çerçevenin olmadığı gelişmekte olan ülkelerdeki şirketlerde ‘piyasalara adil erişim ve uluslararası ticarete katılım’ açısından çok daha zor olmaktadır. **UNCTAD**: “Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument”, s.7, http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20031_en.pdf, s.10 (E.T.:15.03.2018); **Değirmenci**: Multimodal İşletici, s.2; **Hoeks**: Multimodal Transport Law, s.16; **Booyesen Hercules**: “The Liability of the International Carrier of Goods in International Law”, The Comparative and International Law Journal of Southern Africa, Vol. 25, No. 3, Kasım, 1992, ss.293-311; s.294; **Crowley Michael E**: “The Limited Scope of the Cargo Liability Regime Covering Carriage of Goods by Sea: The Multimodal Problem, Tulane Law Review, Vol.79, 2004, ss.1461-1504, s.1503; **Jeon**: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability, s.2.

²³ **Değirmenci**: Multimodal İşletici, s.3; **Hoeks**: Multimodal Transport Law, s.12-13; **De Wit**: Multimodal Transport, s.7.

²⁴ **Schmidt Christine, Herber Rolf**: Münchener Kommentar zum HGB- HGB § 452 Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln (MüKoHGB/Herber HGB § 452), 4.Auflage, C.H. BECK, München 2020, Knr. 32.

²⁵ **Häublein Martin, Hoffmann-Theinert Roland**: BeckOK HGB- HGB § 452 Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln (BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch), 34.Edition, C.H. BECK, München 2021, Knr. 22; **Schmidt, Herber**: MüKoHGB/Herber HGB § 452, Knr. 33,34.

²⁶ **Häublein, Hoffmann-Theinert**: BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch, Knr. 23.

belirlenebilmesi halinde ilgili taşıma türüne ilişkin hukuki düzenlemenin uygulanacağını belirtmektedir. Bu hukuki düzenleme Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu ve usulüne uygun olarak iç hukukuna aldığı bir uluslararası taşıma konvansiyonu olabileceği gibi, bu uluslararası konvansiyona aykırı hükümler içermeyen diğer bir iç hukuk normu da olabilmektedir. Bu doğrultuda öncelikli olarak, Türkiye'nin taraf olduğu ve iç hukukuna aldığı; denizyolu taşımasını düzenleyen Konişmentoya İlişkin Belirli Hukuk Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyonun (Lahey Kuralları²⁷), karayolu taşımasını düzenleyen Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Konvansiyonunun (CMR), demiryolu taşımasını düzenleyen Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kuralların (COTIF-CIM) ve havayolu taşımasını düzenleyen Varşova(VK) ve Montreal Konvansiyonlarının(MK) zararın gerçekleştiği yere göre multimodal taşımaya uygulanabilir bir hukuk normu olarak esas alınacağı söylenebilir²⁸.

Türk hukukunda multimodal taşımaya uluslararası konvansiyonların ilgili hükümlerinden sonra ya da bu normlarla çatışmamak kaydıyla uygulanacak iç hukuk normları ise, zarar yerininin karayolu olması halinde TTK'nın m.850 ilâ m.893 arasındaki hükümleri, havayolu taşımasını VK'ya paralel olarak düzenleyen Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK), denizyolu taşımayı Lahey Kuralları (LK), Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun Tadiline Dair Protokol (Lahey-Visby Kuralları) ve Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları) uyarınca düzenleyen 6102 sayılı TTK'nın 1138 ilâ 1246 arasındaki hükümleri, Osmanlı kanunu olarak kabul edilen 18.05.1872 tarihli Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname (RDİN)'dir. RDİN haricinde demiryolu taşıyıcısının sorumluluğunu özel olarak düzenleyen bir norm bulunmadığından, bu düzenleme dışında, sorumluluğun tesisinde 6102 sayılı TTK'nın taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükümleri uygulama alanı bulacaktır. 6102 sayılı TTK'nın 903. maddesinin atfıyla, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin belirlenemediği durumlarda ise, MTO'nun sorumluluğunun tesisinde, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen TTK genel hükümlerinin uygulanacağı değerlendirilmektedir.

Çalışmada, birinci bölümde, multimodal taşıma kavramına yer verilerek, multimodal taşımanın unsurlarına yer verilecektir. Multimodal taşımanın benzer taşımalarından farklarına

²⁷ Konvansiyon Brüksel'deki konferansta kabul edildiğinden "Brüksel Sözleşmesi" olarak anılmaktadır. Öte yandan, sözleşmenin kaynağı olan 1921 tarihli yeknesak kurallar Hollanda'nın Lahey şehrinde gerçekleşen bir konferansta kabul edilmiştir. Şehrin Flamanca adı Den Haag'dır. Bu sebeple, 1921 tarihli kurallar İngilizce'de "The Hague Rules", Almanca'da "Die Haager Regeln" olarak adlandırılmaktadır. Dilimizde ise, bu ifadelerin "Haag Kuralları" ya da "Lahey Kuralları" şeklinde kullanıldığı görülmektedir. Bkz. **Atamer Kerim: Deniz Ticareti Hukuku**, Cilt I, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s.168. Çalışmamızda, Lahey Kuralları olarak kısalttığımız konvansiyon 1921 tarihli kurallar olmayıp, 1924 tarihli Konişmentoya İlişkin Belirli Hukuk Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyon'dur.

²⁸ **Häublein, Hoffmann-Theinert: BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch**, Knr.21.

değınilecektir. Bununla birlikte, multimodal taşımaya yeknesak kurallar getirmeyi amaçlayan uluslararası düzenleme çalışmaları ve uluslararası bölgesel ve ulusal hukuk düzenlemeleri ele alınacaktır.

İkinci bölümde multimodal taşıma sözleşmesini üzerine yoğunlaşılacak, multimodal taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğı ele alınarak, bu sözleşmenin unsurları üzerinde durulacaktır. Multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları ve ilgilileri ele alınacaktır. Multimodal taşıma sözleşmesinde tarafların kullandıkları taşıma belgeleri incelenecektir.

Üçüncü bölümde multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hükümler ele alınacaktır.

Dördüncü bölümde, multimodal taşımalarda eşyaya ilişkin zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluk hususu ele alınacaktır. Sorumluluk, TTK ve ilgili ulusal düzenlemeler göz önünde bulundurularak değerlendirilecektir. Türk hukukunda, multimodal taşımalarda ne tür sorumluluk sisteminin benimsendiğı, TTK ve ilgili ulusal düzenlemelerin uygulama alanı, zıya, hasar ve gecikme durumunda sorumluluğun hukuki niteliğı, sorumluluğun kapsamı, sorumluluğun sınırlandırılması, taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı haller, yeri tespit edilmemiş zararlar ve tespit edilmiş zararlar gibi konular ele alınacaktır.

Multimodal taşımanın sadece Türkiye sınırları dahilinde başlayıp sona ermesi durumunda Türk hukukunda bu hususu düzenleyen herhangi bir norm varsa uygulama alanı bulacağı muhakkaktır. Bununla birlikte, multimodal taşımalar çoğunlukla uluslararası niteliktedir. Bu doğrultuda, Türkiye'nin taraf olduğı ve iç hukukuna aldığı; uluslararası konvansiyonlarda da sorumluluk hususun irdelenmesi gerektiğinden, çalışmamızın beşinci bölümünde uluslararası konvansiyonlara da yer verilmiştir. Çalışmanın konusu MTO'nun taşımaya bağılı sorumluluğı olduğundan taşıma dışındaki işlemlerden doğan sorumluluk ve sigortaya ilişkin hususlar kapsam dışında bırakılmıştır.

Terminolojide uluslararası bir kavram olması ve Türkçe'ye çevrildiğı haliyle farklı anlamlar ihtiva edecek şekilde yorumlanması mümkün olduğundan TTK'daki “*değişik tür araçlar ile taşıma*”²⁹ ve Türk doktrinindeki “*karma taşıma*”³⁰, “*kombine taşıma*”³¹, “*çok*

²⁹ Arkan, bir makalesinde, multimodal taşımayı ifade etmek üzere “*değişik tür taşıtlar ile yapılan taşıma*” ifadesini kullanmıştır. Bkz. **Arkan, Sabih**: “*24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme*”, BATİDER., C. 11, S. 3, Haziran 1982, s.30.

³⁰ Arkan, başka bir makalesinde karma taşıma ifadesini kullanmıştır. Bkz. **Arkan, Sabih**: “*Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar*”, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Selçuk Üniversitesi Yayınları No: 100, Hukuk Fakültesi Yayınları No: 11, 1991, s.341-358; Aynı yönde bkz. **Ülgen**: *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, İstanbul Ticaret Odası Yay. No.1988-27, İstanbul, 1988, s.89.

³¹ **Zeyneloğlu, Ahmet**: *Taşıma Hukuku: “Kara, Deniz, Hava Taşımacılığı ve Taşıma Sigortası, İlgili Mevzuat, Uluslararası Anlaşmalar, Yargıtay Kararları”*, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993, s.141.

türlü taşıma”³², ve “*çoklu taşıma*”³³ ifadelerinden ziyade “multimodal taşıma” terimi kullanılacaktır.

Sonuç bölümünde, bu konular özetlenecek ve değerlendirmeler sunulacaktır.



³² **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak* (Hamburg Kuralları), Beta Yayınevi, İstanbul, 2000, s.37.

³³ **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.1; **Değirmenci Kula, Nil:** “*Türk Deniz Hukuk’nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Sayı: 2/1, 2010, s. 8; **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.34-37.

BİRİNCİ BÖLÜM

MULTİMODAL TAŞIMA KAVRAMI VE MULTİMODAL TAŞIMAYA İLİŞKİN DÜZENLEME ÇALIŞMALARI VE DÜZENLEMELER

1.1. Multimodal Taşıma Kavramı

1.1.1. Genel Olarak

Eşyaların ve insanların bir noktadan başka bir noktaya³⁴ olarak tanımlanabilecek taşıma kavramı geleneksel şekilde ele alındığında tek bir taşıma türü kullanarak gerçekleştirilen faaliyettir. Teknolojinin ilerlemesi ile birlikte, taşıma işi gemi, tren, motorlu kara araçları ve havayolu araçları ile yapılmaya başlanmıştır³⁵. Eşyaların farklı taşıma türleri kullanılarak taşınmasının taahhüt edildiği multimodal taşıma, başlangıçta ayrı bir taşıma türü olarak değerlendirilmezken, daha sonra tekil taşımaya ek bağımsız bir taşıma türü olarak kabul edilmiştir³⁶. Multimodal taşımanın eşyaların tek bir kişi tarafından birden fazla taşıma türü kullanılarak taşınmasının taahhüt edildiği bir taşıma türü olarak ifade edilebilir³⁷.

1.1.2. Multimodal Taşımanın Tanımı

1980 Tarihli Multimodal Taşıma Konvansiyonu (MTC) multimodal taşıma, multimodal taşıma operatörü ve multimodal taşıma sözleşmesinin tanımını içermektedir³⁸. Eşyaların taşınmasının tek bir kişi tarafından taahhüt edilmesini öngörmektedir³⁹. MTC’de multimodal taşıma, *"eşyaların bir multimodal sözleşme kapsamında, multimodal taşıma işinin*

³⁴ **Değirmenci, Kula, Nil:** *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018.s.17; **Sözer, Bülent:** *Deniz Ticaret Hukuku-I, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5.Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul,2019.s.317; Ülgen:* *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.1; **Can, Mertol:** “4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar”, IX Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1-2, s.25.

³⁵ **Özdemir Türkay:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s.4.

³⁶ **Ludwigs, Markus:** *Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts, Band 1- Europäisches Internationales Privatrecht*(Dausen/Ludwigs EU-WirtschaftsR),54.Auflage, C.H. BECK München, 2019, Knr. 273, **Ramming Klaus:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, C.H. BECK, München, 2011,Vorwort.

³⁷ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.4; **Clarke Malcolm:** “*Multimodal Transport In The New Millennium*, World Maritime University (WMU) Journal of Maritime Affairs, 2002.,s. 71; **Jones, Brad, W./Cassady, Richard, C./Bowden Royce, O.:** “*Developing a Standart Definition of Intermodal Transportation,*” *Transportation Law Journal*, University of Denver College of Law, Vol.27, Issue Number:3, 2000, ss.345-352, s.345, <https://www.du.edu/ncit/media/documents/final-report-developing-a-standard-definition-for-intermodal-transportation.pdf> (E.T.: 01.09.2018); **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*,s.10; **Besong Christine:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, A thesis submitted to University College London University of London For the degree of Doctor of Philosophy, London, 2007, s.24.

³⁸ **Hein, V. Jein:** *Münchener Kommentar zum BGB Band 7- Rom I-VO Art. 5 Rom I-VO Beförderungsverträge (MüKoBGB/Martiny Rom I-VO Art.5)*, 8.Auflage, C.H. BECK, München, 2021, Knr.142.

³⁹ **Hein:** *MüKoBGB/Martiny Rom I-VO Art.5*, Knr.142.

üstlenen kişi (multimodal taşıma operatörü) tarafından bir ülkeden farklı bir ülkedeki bir teslimat noktasına en az iki farklı taşıma türü ile taşınması” şeklinde ifade edilmektedir⁴⁰.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE)’ye⁴¹ göre, multimodal taşıma “iki veya daha fazla taşıma türü ile eşyaların taşınması” anlamına gelmektedir⁴².

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Gelişim Konferansı (UNCTAD)’na göre ise, “eşyaların bir ülkeden diğerine en az iki farklı taşıma şekliyle (örneğin deniz, kara veya hava) tek bir sözleşme ile taşınması” olarak tanımlanmıştır⁴³. Bu ifade, multimodal taşımanın tek bir sözleşme ve eşyaları taşımayı taahhüt eden tek bir kişi gibi unsurlarını belirtmekten ziyade basit bir tanımını içermektedir⁴⁴. Bu bakımdan, MTC’deki tanımın daha isabetli olduğu söylenebilir⁴⁵.

TTK’ya bakıldığında, multimodal taşımanın tanımının yapılmadığını görmekteyiz. TTK’nın 902. maddesi mehzaz alındığı Alman Ticaret Kanunu (HGB) gibi genel bir çerçeve çizerek yapılan taşımanın multimodal taşıma olarak kabul edilebilmesi için gerekli unsurları belirtmiştir⁴⁶.

Doktrinde multimodal taşımaya yönelik çok sayıda tanım verilmiştir. Bu tanımlamaların ortak yönü multimodal taşımada birden fazla taşıma türü kullanılması⁴⁷

⁴⁰ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.3; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.6; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.10; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.25.

⁴¹ UNECE, birleşik taşımada kullanılan veya bununla ilgili belli başlı terimleri içeren 'Kombine Taşıma Terminolojisi' yayınlamıştır. Bu çalışma, üç farklı hükümetlerarası kuruluşun, yani Avrupa Topluluğu (1 Aralık 2009’dan itibaren yürürlüğe giren Lizbon Antlaşması’ndan itibaren Avrupa Birliği (AB), Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT) ve UNECE’nin çalışmaları için tasarlanmış ise de dünyanın diğer bölgelerine uygulanabilir. Bu tanımların katı bir şekilde geçerli olmadıkları belirtilmiştir. **United Nations Economic And Social Council:** “*Terminology On Combined Transport*”, TRANS/WP.24/2000/1, 1 February 2000, <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf> (E.T.: 10.02.2019)

⁴² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.11; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.25.

⁴³ **UNCTAD:** “*Facing the challenge of integrated transport services: report / by the UNCTAD Secretariat*”, Geneva: UN, 28 Apr. 1995, s.17. <https://unctad.org/system/files/official-document/posddmtd7.en.pdf> (E.T.: 10.02.2019)

⁴⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.11,12.

⁴⁵ Uluslararası multimodal taşımanın en çok kabul edilen tanımı, 1980 tarihli MTC’de yapılmıştır. Bu tanım, otuz yıldan fazladır ulusal ve bölgesel seviyede multimodal taşımayı düzenlemek adına ihdas edilmiş tüm düzenlemeler için bir modeli temsil etmektedir. Bkz. **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.62.

⁴⁶ HGB § 452/1’e göre, bu taşıma sözleşmesinin üç unsuru vardır: tek bir taşıma sözleşmesi, farklı taşıma türleri tek bir kişinin sorumluluğu, bkz., **Ebenroth, Thomas, Carsten/Boujong, Karlheinz/Joost, Lutz/Strohn, Detlev:** *Handelsgesetzbuch- HGB § 452a Bekannter Schadensort (EBS/Reuschle HGB § 452a)*, 3.Auflage, C.H. BECK, München, 2015, Knr.4; **Baumbach, Adolf/Hopt, Klaus, J./Kumpan, Christoph/Merkt, Hanno/Roth, Markus:** *Handelsgesetzbuch HGB § 452 Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln* (Baumbach/Hopt/Merkt HGB § 452), 40.Auflage, C.H. BECK, 2021, Knr. 3. Aynı yönde görüş için bkz., **Adigüzel:** MTO, s.25. Multimodal Taşımaya yönelik Alman Ticaret Kanununda tanım verildiğine yönelik aksi yönde görüş için bkz. **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.14.

⁴⁷ **Glass, Alan, David:** *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, 1.Edition, Informa, 2004.s.3; **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.89, **Arkan:** “*Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar*”, s.341; **Tekil, Fahiman:** *Deniz Hukuku*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1998, s.348; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*,

gereğidir. Doktrindeki görüşlere ve multimodal taşımayla ilgi hüküm ihtiva eden konvansiyonlara baktığımızda multimodal taşıma; bir multimodal taşıma sözleşmesi kapsamında MTO'nun eşyaların bir noktadan başka bir noktaya taşınmasını en az iki farklı taşıma türü ile gerçekleştirmeyi taahhüt ettiği bir taşıma anlamına gelmektedir⁴⁸.

1.1.3. Multimodal Taşımanın Unsurları

1.1.3.1. Genel Olarak

Multimodal taşımaya ilişkin tanımlamalardan, multimodal taşımanın temel unsurlarını çıkarmak mümkündür⁴⁹. Buna göre multimodal taşımadan bahsedilmek için; en az iki farklı taşıma türü, tüm taşımanın tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında yerine getirilmesi ve MTO'nun eşya taşımayı taahhüt etmesi gereklidir⁵⁰.

1.1.3.2. Tek Bir Taşıma Sözleşmesinin Mevcudiyeti

1.1.3.2.1. Genel Olarak Taşıma Sözleşmesi

İnsanoğlu ihtiyaçlarını karşılamak için kendini veya eşyalarını bir yerden bir başka yere taşımak durumunda kalmıştır. Taşıma, canlı veya cansız unsurların geçici ya da sürekli olarak yer değiştirmesidir. Diğer bir deyişle, insanların ve/veya eşyaların bir yerden başka bir yere götürülmesidir⁵¹. Buradan bahisle taşımanın konusunu canlı varlıklar ve cansız cisimlerin

s.64-66; **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.3; **Sözer, Bülent**: “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler”, *Deniz Hukuku Sempozyumu*, Adana, 2012, s.2-3, <https://silo.tips/download/dr-jur-blent-szer-yeditepe-hukuk-fakltesi-retim-yesi> (E.T.: 24.02.2019); **Wilson**: *Carriage of Goods by Sea*, s.248; **Çancı, Metin, Erdal, Murat**: *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, Utikad Yayınları, İstanbul, 2003, s.316.

⁴⁸ **Ramming**, *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, Knr.1; **De Wit**, *Multimodal Transport*, s.1; **Hoeks**, *Multimodal Transport Law*, s.6, **Cumalıoğlu, Emre**: *Kırkambar Sözleşmesi*, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011, s.152-153; **Sopacı**, *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.13-14; **Akıncı, Ziya**: *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999, s.38-39; **Arkan**: *Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar*, s.341-342; **Hepgülerler Koçak, Ezgi**: *Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları*, Seçkin Yayıncılık, İstanbul, 2011, s.60; **Özdemir**: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.81; **Oetker Hartmut**: *Handelsgesetzbuch- HGB § 407 Frachtvertrag*, (Oetker/Paschke HGB § 407), 7 Auflage, C.H. BECK, 2021 Knr.33-34; **Hein**: *MüKoBGB/Martiny Rom I-VO Art.5*, Knr.140; **Aichberger, Thomas/Cassardt, Gunnar/Fuchs, Julian/Groh, Gunnar/Hakenberg, Michael/Kortstock, Ulf/Schmidt, Andrea/Schneil, Matthias/Weber, Klaus/Werner, Raik in Creifelds**: *Rechtswörterbuch*, Multimodaler Verkehr (Transport), 24. Edition 2020; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.12.

⁴⁹ **Ramberg, Jan**: “*The Future Law of Transport Operators and Service Providers*”, Stockholm Institute for Scandianvian Law, Vol. 46; 2004; ss. 135-157; s. 137; <https://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-6.pdf>. (E.T.:08.07.2018)

⁵⁰ **Häublein, Hoffmann-Theinert**: *BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch*, Knr. 5; **Adıgüzel**: *MTO*, s.25; **Değirmenci**: *Multimodal İşletici*, s.80; **Coşkun**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.33; **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.18; **Schmidt, Herber**: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.11.

⁵¹ **Sözer**: *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.317; **Ülgen**: *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.1; **Zeyneloğlu**: *Taşıma Hukuku*, s.2; **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.1.

oluşturacağı söylenebilir⁵². Taşımanın konusunu canlı bir insan oluşturuyorsa yolcu sıfatını alır. Canlı veya cansız hayvanlar eşya olarak olarak adlandırılır⁵³. Burada önemli olan husus taşımanın konusunu oluşturan “taşımanın” elle tutulur gözle görülür olmasıdır⁵⁴. Buradan hareketle eşyayı üzerinde bireysel hakimiyet kurulabilen, sınırlandırmaya elverişli, cismani değer olarak ifade edebiliriz⁵⁵. Doktrinde bir şeyi eşya olarak nitelendirebilmek için ekonomik bir değere sahip olmasının gerektiğini belirten görüşlere⁵⁶ rağmen kanaatimizce eşya yukarıda yapmış olduğumuz tanım kapsamına giren her türlü şeydir⁵⁷. Eşya kavramı, TTK’da muhtelif hükümlerde “yük” terimiyle ifade edilmiştir. Burada yükten anlaşılması gereken taşınması taahhüt edilen eşyadır. Bu sebeple doktrinde yük kavramının kullanılmasının daha uygun olacağı yönünde görüşler mevcuttur⁵⁸. TTK m.850/’deki “eşya her türlü yükü de kapsar” ifadesinden eşya kavramının yükü kapsayacak nitelikte olduğu anlaşılmaktadır⁵⁹. Kanaatimizce kanundaki ifadeye bağlı kalmak daha isabetli olacaktır. Bu yüzden doktrinde eşya yerine yük, mal, emtia, gönderi, kargo terimleri kullanılsa da çalışmamız kapsamında eşya terimi kullanılacaktır.

⁵² **Sözer:** Deniz Ticareti Hukuku-I, s.317; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.2; **Arkan Sabih:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 140, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982, s.11; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.42.

⁵³ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.42; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.122; **Çağa Tahir/Kender Rayegan:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010.s.2; **Atabek, Reşat:** *Eşya Taşıma Hukuku*, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1960, s.26-27.

⁵⁴ **Sözer:** Deniz Ticareti Hukuku-I, s.321; **Ülgen:** *Uluslararası Taşıma ve Hukuki Sorunları*, s.6; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.11-12; **Arkan, Sabih:** *Demiryolu ile Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları (Demiryolu)*, Olguç Matbaası, Ankara, 1987, s.25; **Arkan, Sabih:** “*Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşıma Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, ss.43-95, s.50; **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.89; ; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.2.

⁵⁵ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018, s.27; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.12; **Ülgen:** *Uluslararası Taşıma ve Hukuki Sorunları*, s.6; **Yazıcıoğlu Emine:** *Kender / Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (Deniz Ticareti Hukuku)*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş On Beşinci Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.s.327; **Okay:** *Deniz Ticaret Hukuku II*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, 1971, s.9; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi* s.2; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.15.

⁵⁶ **Oğuzman, M. Kemal, Barlas, Nami:** *Medeni Hukuk*, 25. Bası Vedat Kitapçılık: İstanbul 2019, s.149; **Oğuzman, M. Kemal, Seliçi, Özer, Oktay, Özdemir, Saibe:** *Eşya Hukuku*, 16. Bası, Filiz Kitabevi: İstanbul 2013, s. 8; **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.127; **Karan:** *Law on International Carriage of Goods*, s.28.

⁵⁷ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.12; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.52; **Schimikowski Peter:** *Haftpflichtversicherung- AHB Ziff. 1(Späte/Schimikowski/v. Rintelen AHB § 1)*, 2.Auflage, C.H. BECK, München, 2015, Knr.147; **Jürgen/Gräfe, Jürgen/Geibert, Yvonne:** *Der Versicherungsprozess-15 Allgemeine betriebliche Haftpflichtversicherungen*, 4. Auflage, Nomos, München, 2020, § Knr. 37-38; **Lücke in Prölss/Martin:** *AHB Abs. 1 Ziff. 1*, Knr. 27; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.11-12.

⁵⁸ **Sözer:** Deniz Ticareti Hukuku-I, s.321; **Seven, Vural:** *Taşıma Hukuku*, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir, 2011, s.26.

⁵⁹ **Kıran, Süleyman:** *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, Adalet Yayınevi, Ankara 2015, s.10; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.27, 56 nolu dp.; **Karan:** *CMR Şerhi*, s.23.

Taşıma hukuku taşıma aracıyla gerçekleştirilen taşımaları ve bu taşımalarından doğan hukuki ilişkileri düzenler⁶⁰. Taşıma hukuku bağlamında, taşıma faaliyetinden bahsedebilmek için taşıma aracının varlığı elzemdir⁶¹. Bir cismin doğal bir afet örneğinin fırtına neticesinde bir yerden başka bir yere gitmesi taşıma olarak nitelendirilemez⁶². Bir yerden başka bir yere götürülmesi ifadesi taşınanın daimi olarak yer değiştirmesi gerektiği anlamına gelmemelidir⁶³. Bu sebeple taşımanın başlangıç ve bitiş noktaları aynı olsa bile taşıma hareketi gerçekleşmiş kabul edilmelidir⁶⁴.

Taşıma işi, yolcu ve eşyanın bir noktadan diğer bir noktaya taşınması, hareket etmesi faaliyetidir. Çalışmanın konusunu teşkil eden taşımalar ise eşyaların yer değiştirmesiyle ilgili olup⁶⁵, taraflar arasında birbirine uygun, karşılıklı irade beyanlarını gerektirir⁶⁶. Bu sebeple, eşya taşımak isteyen kişi ile taşımayı üstlenen kişi arasında kurulan sözleşmeye taşıma sözleşmesi denilmektedir⁶⁷.

Taşıma sözleşmesi, eşyaların teslim edilmesi veya taşıma senedi düzenlenmesi gibi belirli şekil şartlarının olmadığı karşılıklı rızaya dayanan bir sözleşmedir⁶⁸. Bir tarafın (taşıyıcı) diğer tarafa (gönderen) eşya taşımayı taahhüt ettiği bir sözleşme olarak tanımlanabilir⁶⁹. Taşıma taahhüdü, taşıyıcının eşyayı kendi gözetim ve sorumluluğu altında

⁶⁰ **Can:** “4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar”, s.14.

⁶¹ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.15; **Kıran, Süleyman:** *Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti*, Adalet Yayınevi, Ankara 2018, s.39.

⁶² **Ülgen:** *Uluslararası Taşıma ve Hukuki Sorunları*, s.4.

⁶³ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.11

⁶⁴ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.1 – 2.

⁶⁵ **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.89.

⁶⁶ **Karan:** *CMR Şerhi*, s.31; **Kaya Arslan:** *Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları I*, Oğuz İmregün’e Armağan, Beta Basımevi, İstanbul, 1998. ss.311-335. s.314; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.21; **Akıncı:** *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s. 45; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.32; **Erdem:** *Karayolu Taşıma Hukuku*, s.99.

⁶⁷ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.29; **Can, Mertol:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, Birinci Cilt, Ankara, 2017, s.19; **Kaner, İnci Deniz:** *Hava Hukuku Dersleri (Hususi Kısım)*, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1994, s.43; **Canbolat, Ayşe Gül:** *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2009, s.3; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.30; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.41; **Tekil:** *Deniz Hukuku*, s.342; **Atabek:** *Eşya Taşıma Hukuku*, s.24; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.14; **Kıran:** *Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti*, s. 16; **İmrak, Kerem:** *Karayolu Taşımacılığında CMR’ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu*, Bilge Yayınevi, Ankara, 2017, s.15; **Erdil, Engin:** *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi (CMR Konvansiyonu)*, 2.Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015, s. 10; **Uslu, Murat:** *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, 2010, s.35; **Erdem:** *Karayolu Taşıma Hukuku*, s.47; **Karan:** *CMR Şerhi*, s.20; **Seven Vural:** *Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınları*, 2012, s.27; **Misili, Sinan:** “*Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi Ve Eşya Kavramı*”, s.17.

⁶⁸ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.30; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.7.

⁶⁹ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.36, **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.5; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.13; **Canbolat:** *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.4; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.31-32; **Aydın, Alihan:** *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Beta Yayınları, İstanbul, 2002, s.7.

bir yerden başka bir yere (kararlaştırılan varış noktasına) belirlenen süre içinde götürmesi ve eşyaları uygun durumda teslim etmesini kapsar⁷⁰.

Taşıma sözleşmesinin unsurlarının ortaya konulabilmesi bakımından bu konudaki mevcut ulusal ve uluslararası düzenlemelere bakmakta fayda vardır.

Uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarından bazıları, taşıma sözleşmesinin belirli bir tanımını içerir. Bu konvansiyonlar, taşıma sözleşmesini, taşıyıcının ve/veya gönderenin böyle bir sözleşmeye girerken üstlendikleri yükümlülükleri ifade ederek tanımlarlar⁷¹. Taşıma sözleşmesi HK m. 1/6 uyarınca, taşıyanın navlun karşılığında deniz yoluyla eşyaları bir limandan diğer bir limana taşımayı taahhüt ettiği bir sözleşmedir⁷². Eşyaların içsularda taşınmasını düzenleyen Eşyaların İç Suyoluyla Taşınmasına Yönelik Sözleşmeye İlişkin Budapeşte Konvansiyonu (CMNI) 1/1 maddesinde taşıma sözleşmesi; “*taşıyanın navlun karşılığında eşyaları iç suyoluyla taşımayı taahhüt ettiği her türlü sözleşme*” olarak ifade edilmiştir. Demiryolu taşımacılığına ilişkin COTIF-CIM m.6/1 uyarınca taşıma sözleşmesi, taşıyıcının eşyayı ücret karşılığı varma yerine taşımayı ve varma yerinde gönderilene teslim etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir.

Alman hukukunda taşıma sözleşmesi “*Frachtvertrag*” olarak ifade edilmiş olup, unsurları yukarıda zikrettiğimiz uluslararası konvansiyonlarla örtüşmektedir. HGB § 407’de taşıma sözleşmesi tanımlanmasa da taşıyıcının sözleşmeden doğan yükümlülükleri belirtilmektedir⁷³. Bu yükümlülükler, taşıyıcının mutabık kalınan teslim yerine kadar eşyaları taşımayı üstlenmesi ve gönderenin taşıma ücretini ödemesidir⁷⁴. HGB’nin sistematüğinden farklı olarak DCC 8. Kitabında her bir taşıma türü için ayrı bir bölüm öngörmüştür. Bu bölümlerin her biri, ilgili taşıma sözleşmesinin tanımını içerir. Ayrıca, DCC’de diğer bölümlerdeki hükümlerin taşıma sözleşmesini düzenlememesi durumunda geçerli olan taşıma hukukunun genel hükümlerini içeren bir bölüm vardır. Bu bölüm m. 8/20 uyarınca taşıma sözleşmesi; bir tarafın (taşıyıcı) diğer taraf (gönderen) adına eşya taşımayı üstlendiği bir sözleşmedir. DCC, HGB’den farklı olarak taşıma ücretinden bahsetmemektedir. İngiliz hukukunda ise, bu konu çoğunlukla yargı kararları tarafından düzenlendiğinden, ulusal

⁷⁰ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.36; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.33.

⁷¹ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.33; **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.29. **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.10.

⁷² **Şeker, Hakan:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır, 2019, s.6

⁷³ **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Thume HGB § 407*, Knr.1; **Baumbach/Hopt:** *Baumbach/Hopt/Merkt HGB § 407*, Knr.13-17.

⁷⁴ Basedow, taşıma sözleşmesini, mutabık kalınan bedelin ödenmesi karşılığında, taşıyıcının eşyaları taşımayı üstlendiği bir sözleşme olarak kabul eder. Ancak ücreti sözleşmenin iki temel unsurundan biri olarak tanımlamaz. Basedow’a göre bu unsurlar, eşyaların (veya kişilerin) hareketi ve taşıyıcının bu hareket için üstlendiği sorumluluktur. Bkz. **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.34.

taşıma sözleşmeleriyle ilgili herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Clarke, taşıma sözleşmesini; *bir tarafın, yani taşıyıcının, ücret karşılığında eşyaların bir yerden başka bir yere taşınmasını gerçekleştirmeyi üstlendiği bir sözleşme* olarak tanımlamaktadır⁷⁵.

E-TTK m.762 ve TTK m. 850 taşıma sözleşmesini eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte taahhüt eden taşıyıcının asli ediminin eşyayı varma yerine götürmek ve orada gönderilene teslim etmek veya yolcuyu varma yerine ulaştırmak olduğu, eşya taşımada gönderenin ve yolcu taşımada yolcunun asli ediminin ise taşıyıcıya taşıma ücretini ödemek olduğu tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olarak tanımlamaktadır⁷⁶.

Bu uluslararası ve ulusal tanımlardan yola çıkarak taşıma sözleşmesinin ortak unsurlarını taşıma taahhüdü, eşyaların bir yerden başka bir yere taşınması⁷⁷ ve taşıma ücreti olarak sıralayabiliriz⁷⁸.

Taşıma sözleşmesinin varlığı için elzem olan asıl edimin taşıma taahhüdü olmasıdır⁷⁹. Taşıyıcının yan edimlerin de ifasını taahhüt etmesi taşıma sözleşmesinin niteliğini etkilemez⁸⁰.

Taşıma ücreti, taşıma sözleşmenin zorunlu bir unsurudur⁸¹. HGB, taşıma ücretini eşya taşıma sözleşmesinin temel unsurlarından biri olarak görmekte, ücretin olmadığı bir

⁷⁵ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.35; **Clarke, Malcolm:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 5th Edition, Informa Law From Routledge, London, 2014, s.19.

⁷⁶ **Alhan, Yunus:** “*Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi*”, Antalya Bilim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (ABÜHFD), C.8, S.16, s.1150; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.11; **Can:** CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, s.19; **Erdoğan Mustafa:** *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Tezi, 2019, s.37.

⁷⁷ Eşyanın hareketi, bir taşıma sözleşmesinin temel amacı olarak görülmelidir. Taşıyıcı, bir sözleşmeye girerken, eşyaları bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt eder. Rodière, eşyaların taşınmasına ilişkin sözleşmenin temel amacının eşyaların yer değiştirmesi olduğu konusunda hemfikiridir. Eşyaların yer değiştirmedikleri durumlarda taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilemeyeceğini ifade etmektedir. Bkz. **Hoeks:** *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, s.36.

⁷⁸ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.34; **Gölcüklü, İlyas:** *Hava Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s.9.

⁷⁹ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.13-14; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.32; **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.5; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.26; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.43; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.327; Yargıtay bir kararında; “...Mahkemece, davaya konu emtianın Haydarpaşa Limanında boşaltılmasından sonra Gebze Gümrüğüne karayoluyla nakliyesinin kim tarafından üstlenildiği, davalının taşımının bu ayağını üstlenip üstlenmediği ve bu konuda herhangi bir taahhüdünün bulunup bulunmadığı hususlarının yeterince araştırılmadığı nlaşılmaktadır. Diğer yandan davacının da iddia ettiği üzere, emtiada hasara sebep olan ıslanma ve buna bağlı küflenmenin bir gün süren karayolu taşıması sırasında oluşmasının hayatın olağan akışına göre mümkün olup olmadığı hususu da mahkemece değerlendirilmemiştir. Tüm bu yönler bakımından gerekirse ek bir bilirkişi raporu almak ve sonucuna göre bir karar vermek gerekirken eksik incelemeye dayalı olarak yazılı gerekçeyle karar verilmesi doğru olmamış ve kararın davacı yararına bozulmasını gerektirmiştir. ...” Bkz. Yarg. 11. H. D. E: 2018/2754 K: 2019/4235 K.T: 10.06.2019, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2018-2754-k-2019-4235-t-10-06-2019/3410648/> (E.T.:21.09.2020).

⁸⁰ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.14; **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.10.

⁸¹ **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.9; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.15; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan*

sözleşmenin taşıma sözleşmesi olarak kabul edilemeyeceğini öngörmektedir⁸². Aynı şekilde ücretsiz yapılan taşıma işleri TTK açısından eşya taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilemeyecektir⁸³. Taşıma ücretinin sözleşmenin kuruluşunda belirlenmesi zorunlu olmadığı gibi, taşıma ücreti, para veya herhangi bir maddî menfaat şeklinde olabilir⁸⁴.

1.1.3.2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesi

Multimodal taşıma, MTO ile gönderen arasında tek bir sözleşmeye bağlı gerçekleşen bir taşımadır⁸⁵. Multimodal taşıma sözleşmesi, MTO'nun eşyaların taşınması ile ilgili sürecin tamamını belirli bir ücret karşılığında bir sözleşmedir⁸⁶. Bu sözleşme uyarınca MTO, eşyaların taşınmasını birden fazla taşıma türü kullanarak gerçekleştirmektedir. Ancak MTO'nun farklı taşıma türlerini kullanması MTO ile gönderen arasında tek bir sözleşme olduğunu gerçeğini değiştirmez⁸⁷. Bu sözleşme taşınan eşyaların kimin olduğuna bakılmaksızın tek bir kişi tarafından taşındığı bir sözleşmedir⁸⁸.

MTC uyarınca multimodal taşıma sözleşmesi, MTO'nun taşıma ücretinin ödenmesi karşılığında uluslararası multimodal taşımayı üstlendiği bir sözleşmedir⁸⁹. ICC Kuralları,

Sorumluluk, s.29; **Coşkun**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.10; **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.39; **Zeyneloğlu**: *Taşıma Hukuku*, s.78; **Can**: CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, s.20; **Kıran**: *Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti*, s.5; **Kıran**: *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, s.24; **Aksoy**: *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.20.

⁸² Nitekim CMR'de taşıma sözleşmesini ücret karşılığında karayoluyla eşya taşınmasını yönelik sözleşme olarak nitelemiştir. Bununla birlikte taşıma sözleşmesinde ücretin zorunlu unsur olarak kabul edilmediği DCC söz konusudur. İki farklı seçeneğin birarada bulunduğu bir düzenleme DCC'nin eşyaların demiryoluyla taşınmasına ilişkin bölümünün 8.18. maddesinde bulunabilir. Bu hüküm demiryolu ile ücretsiz eşya taşımacılığı ve ücret karşılığında eşya taşımacılığı için geçerlidir. Ücretsiz taşıma söz konusu olduğunda sözleşme tarafları 8.18. maddeden sapabilirlerken, taşıma ücreti söz konusu ise ilgili madde hükmü taraflara zorunlu olarak uygulanacaktır. Bkz. **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.39-40.

⁸³ **Arkan**: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.15; **Arkan, Sabih**: “*Taşıyıcının Ücret Hakkı*”, Prof. Dr. Fadıl D. Sur'un Anısına Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 522, Ankara, 1983, s.339; **Kaya, Arslan**: “*Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*”, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan 1. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009, s. 926; **Eriş, Gönen**: *Taşıma Hukuku, (Açıklamalı –Gerekçeli-İçtihatlı, Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre)*, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2015, s.14.

⁸⁴ **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.34; **Ülgen**: *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.9; **Ülgen**: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.17-18; **Arkan**: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.15; **Coşkun**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.10; **Kırman**: *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.50-51; **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.35; **Adıgüzel**: *Taşıma Hukuku*, s.28; **Zeyneloğlu**: *Taşıma Hukuku*, s.66; **Aksoy**: *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.19; **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.35; **Uslu**: *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.39; **Karan**: *CMR Şerhi*, s.30.

⁸⁵ **Baumbach/Hopt**: *Baumbach/Hopt/Merk HGB § 452*, Knr.4.

⁸⁶ **Kindred/ Brooks**: *Multimodal Transport Rules*, s.5.

⁸⁷ **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.9.

⁸⁸ **Sözer**: “*Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler*”, s.7-10.

⁸⁹ **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.37.

multimodal taşıma sözleşmesini “*MTO’nun uluslararası multimodal taşıma yapmak ve/veya bu taşımayı icra ettirmek için akdettiği sözleşme*” olarak tanımlamaktadır⁹⁰.

DCC, multimodal taşıma sözleşmesini MTC’ye benzer bir şekilde “*MTO’nun eşyaları kısmen deniz, iç su yolu, karayolu, demiryolu, hava, boru hattı veya başka taşıma yöntemi ile gönderilene taşımayı üstlendiği bir sözleşme*” olarak tanımlamıştır. Multimodal taşımaya ilişkin mehzaz aldığımız HGB’de multimodal taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmamıştır. Alman hukukunda buna yönelik bir tanım Alman Yüksek Mahkemesinin (BGH), 1987 yılında almış olduğu bir kararda verilmiştir⁹¹. Bu tanıma göre, multimodal taşıma sözleşmesi MTO’nun birden fazla taşıma türü kullanarak eşya taşımayı üstlendiği bir sözleşmedir⁹².

Bu tanımlardan yola çıkarak multimodal taşıma sözleşmesini MTO’nun ücret karşılığında birden fazla taşıma türü kullanarak eşyaların bir yerden nihai varış yerine taşınmasını üstlendiği bir sözleşme olarak ifade edebiliriz.

Bununla birlikte taşıma sözleşmesi Türk Borçlar Kanunu m.83 uyarınca, borçlunun borcunu şahsen ifa etmekle yükümlü olduğu bir sözleşme değildir. Taşıyıcı, taşımayı gerçekleştirmek üzere alt taşıyıcılar kullanabilir. Uygulamada, “kağıt üzerinde taşıyıcılar” olarak adlandırılan bu taşıyıcılar, çoğu zaman herhangi bir taşıma aracına sahip değildir veya bunları işletmez⁹³. Bu durum multimodal taşımalarda daha sık görülmektedir.

Taşıma ücreti, multimodal taşıma sözleşmelerinin de zorunlu unsurlarındandır. Ancak multimodal taşıma sözleşmesinin yapısı gereği, taşıma ücreti, bir taşıma safhasından diğerine geçişte yapılan masrafları, yükleme, boşaltma, aktarma, depolama ve gümrük işlemleri için gerekli bedelleri de içermektedir⁹⁴.

1.1.3.3. En Az İki Farklı Taşıma Türünün Kullanılması

Multimodal taşımayı diğer taşıma türlerinden ayıran ana unsur eşyaların en az iki farklı taşıma türüyle taşınmasıdır⁹⁵. Burada önemli olan taşımanın farklı taşıma araçları kullanılarak gerçekleştirilmesinden ziyade, taşımanın birden fazla taşıma türü kullanılarak gerçekleştirilmesidir⁹⁶. Multimodal taşıma ile ilgili çoğu tanım ‘türler’ atıfta bulunmaktadır. O zaman ‘tür’ ne demektir? Böyle bir türün kurucu unsurları nedir? Belirleyici kriter taşıma

⁹⁰ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.37.

⁹¹ **Adıgüzel:** *MTO*, s.80.

⁹² **Adıgüzel:** *MTO*, s.80.

⁹³ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.36.

⁹⁴ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler* s.21.

⁹⁵ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.12; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.26.

⁹⁶ Bu noktada taşıma aracı ile taşıma türü arasındaki ayrımın yapılması önemlidir. Taşıma türü taşımanın gerçekleştiği ortamı ifade ederken, örneğin demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu gibi taşıma aracı da taşıma için kullanılan araçları ifade eder. Tır, uçak, gemi ve tren gibi. Bkz. **Glass:** *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, s.6; **Hoeks,** *Multimodal Transport Law*, s.66.

aracı mı (gemi, tır ya da uçak), yoksa taşıma ortamı mı (hava, deniz, karayolu) ya da her ikisi midir⁹⁷? TTK m. 902’de “*Değişik Türde Araçlar İle Taşıma*” olarak ifade edilen multimodal taşımanın ortaya çıkabilmesi için taşıma birden fazla değişik türde araçlar ile gerçekleştirilmelidir.

Buradan hareketle multimodal taşımalarda kullanılan taşıma türlerini netleştirmek önem arz etmektedir. MTC m. 2/1’de var olduğu düşünülen türler denizyolu, iç su yolu, havayolu, demiryolu ve karayolu şeklinde sayılmıştır⁹⁸. Kanaatimizce burada konvansiyon türleri tahdidi olarak saymıştır. Bu sebeple boru hattı ile taşıma, mavna ile yapılan taşıma, vinçle, bantta, insan ve hayvan gücüyle yapılan taşımalar multimodal taşımada taşıma türü olarak kabul edilmemelidir⁹⁹. Bazı ulusal kanunlarda ve uluslararası konvansiyonlarda farklı taşıma türleri de multimodal taşıma bünyesinde ileri sürülse de temelde multimodal taşıma karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşıma türlerinden en az ikisinin kullanıldığı taşımadır¹⁰⁰.

Kanaatimizce, taşıma ortamının yanında taşıma aracı da taşımanın birden fazla taşıma türü kullanarak gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğinin belirlenmesinde önem arz etmektedir. Örneğin CMR m.2/1 uyarınca eşyalar karayolu aracı ile taşınırken herhangi bir aktarma olmaksızın aracın denizyolu, demiryolu, iç su yolları veya havayolu ile taşınmasında CMR uygulanmaya devam edecek ve taşıma tekil bir taşıma olarak kabul edilecektir.

Kanaatimizce taşıma türü iki ana unsurdan oluşmaktadır. Bunlar kullanılan taşıma aracı ve taşıma ortamıdır¹⁰¹. Bunlardan biri kendi başına türü oluşturamaz ve multimodal taşıma kavramını etkili bir şekilde tanımlayamaz¹⁰². Multimodal taşıma, iki farklı taşıma ortamında ve iki farklı taşıma aracı ile eşyaların aktarma yapılarak taşındığı bir taşımadır¹⁰³.

Multimodal taşıma için birden fazla taşıma türünün kullanılması temel unsur olduğundan taşımanın hangi taşıma türleri ile gerçekleştirileceği kararlaştırılmamış olsa bile, taşımanın birden fazla taşıma türü kullanılarak yapılacağının anlaşılması gerekir¹⁰⁴. Bu

⁹⁷ **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.10; **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.29.

⁹⁸ **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.27.

⁹⁹ Aynı yönde bkz. **Adıgüzel**: *MTO*, s.31.

¹⁰⁰ **Değirmenci**: *Multimodal İşletici*, s. 80; **Adıgüzel**: *MTO*, s.32.

¹⁰¹ Benzer şekilde; COMBIDOC m. 6/1; CTO’nun (COMBIDOC Taşıma Operatörü) ‘tüm makul araçları, yöntemleri ve taşıma yollarını’ kullanarak taşımayı icra etme yetkisi olduğunu ifade etmektedir. Bkz.

¹⁰² Aynı yönde bkz. **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.171. **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.30.

¹⁰³ **Adıgüzel**: *MTO*, s.32.

¹⁰⁴ **Schmidt, Herber**: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr. 13; **Sopacı**: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler* s.22; **Adıgüzel**: *MTO*, s.30; **Koller, Ingo**: *Transportrecht- Multimodaler Transport HGB § 435* (Koller HGB § 435), 10.Auflage C.H. BECK, München, 2020, Knr.13a; **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.18; **Hoeks**, *Multimodal Transport Law*, s. 85-86; **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier*

sebeple bu türlerin sözleşme yapılırken belirlenmesi zorunluluğu yoktur¹⁰⁵. Multimodal taşımayı üstlenen, taşıma sözleşmesinde en az iki farklı taşıma türü kullanacağını belirtecek veya bu durum taraf iradelerinden anlaşılacak ve taşıma da bu şekilde gerçekleştirilecektir¹⁰⁶.

Multimodal taşıma işini üstlenen taraf sözleşmenin yerine getirilmesi için tek bir taşıma türü kullanırsa, bu durum, tekil taşımalarda birden fazla taşıma türü kullanılmasıyla aynı şekilde ele alınacaktır. Burada MTO'nun multimodal taşıma sözleşmesine aykırı davranışından dolayı sorumluluğu doğacaktır¹⁰⁷. Bununla birlikte böyle bir durumda bu taşıma multimodal taşıma hükümlerine tabi olmaya devam edecektir¹⁰⁸.

1.1.3.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Taşımayı Taahhüt Etmesi

MTO'nun tüm taşıma süreci boyunca eşyaları taşımayı multimodal taşıma sözleşmesini diğer taşıma sözleşmelerinden ayıran önemli bir özelliktir¹⁰⁹. Daha önce

Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.8; Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.29.

¹⁰⁵ **Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.29-30; “ Taşıma sözleşmesinde taşımanın hangi yol ve hangi tür araçla yapılacağı önceden belirlenebilir. Böyle bir sözleşme hükmü yoksa taşıma yolunu belirleme hakkı taşıyıcıya aittir. (Y. 11. HD. 12.02.2002- E. 9163/K.1142)”** bkz. **Eriş: Taşıma Hukuku, s.167.**

¹⁰⁶ Multimodal taşımanın ayırt edici özelliği özel bir taşıma türünün kullanılacağını belirlenmemesidir. Bu belirlenmemiş taşıma türleri kullanma özgürlüğü bu türü tekil taşımadan farklı kılar. Bkz. **Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.33.**

¹⁰⁷ ‘Ulster Swift ve Taunton’ davasında CMR taşıyıcısı tüm taşıma için diğer bir taşıyıcıyı ile alt taşıma sözleşmesi yapmıştır; taşımanın hiçbir bölümünü yapmamıştır. Onun bir taşıyıcı olduğuna ve sözleşmenin CMR’ye göre bir taşıma sözleşmesi olduğuna hükmedilmiştir. Taşıma yapmak için sözleşme yaptığı için sözleşmenin nasıl yerine getirildiğinin önemli olmadığı ifade edilmiştir. Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı tarafından bizzat gerçekleştirilmesi önemli olmayıp, belirleyici olan taşıyıcının taşımayı taahhüt etmesidir. Bununla birlikte multimodal taşıma sözleşmesi, taşıma sadece bir tür ile yapılsa bile, tekil bir taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilemez. Çünkü CMR, VK, CIM ve LK sadece kendi özel türlerindeki taşıma sözleşmelerine uygulanır. Önemli olan taşıma sözleşmesinin kendisidir. Bundan dolayı, tek bir taşıma türü kullanılarak yapılan multimodal taşıma tekil taşıma olarak nitelendirilemez. Bundan çıkan doğal sonuç ise farklı taşıma türleri ile icra edilen tekil taşımanın sözleşmeyi multimodal yapmayacağı ve multimodal rejimi ya da diğer bir taşıma rejimi ilgili kurallarına tabi kılmayacağıdır. Bkz. **Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.46** Lloyd's Law Reports, [1977] 1 Lloyd's Rep. 346, Lloyd's Law Reports, [1975] 2 Lloyd's Rep.502; **Helm, Johan Georg: Handelsgesetzbuch: Anhang VI nach § 452: CMR, De Gruyter, 2012, s.620; Hoeks: Multimodal Transport Law, s.83; De Wit: Multimodal Transport, s.172.**

¹⁰⁸ **Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber HGB § 452, Knr.12, Baumbach/Hopt: Baumbach/Hopt/Merkt HGB § 452, Knr. 5; Ayrıca konu hakkında bkz. Ülgen: Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları, s.4-5; Sözer: “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler”, s.2-3 Arkan: “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, s.342; De Wit: Multimodal Transport, s.171; Aynı şekilde “O.L.G Bremen” davasında havayolu gerçekten kullanılsa da VK'nın uygulanmaya devam edilmesine hükmedilmiştir. Çünkü sözleşme eşyaların havayolu ile taşınması içindir. VK'nın uygulanmasına hükmedilmeseydi, kendimizi hiçbir taşıma sözleşmesinin uygulanmadığı bir durumda bulurduk. Çünkü CMR sadece eşyaların karayolu ile taşınmasına uygulandığını açıkça ifade eder. Bu sözleşme eşyaların karayolu ile taşınması için değildir. Bundan dolayı CMR uygulanma alanına girmez. Bkz. OLG Hamburg 18. Kammer für Handelssachen | 68 O 13/85 Urteil | Zur Anwendbarkeit des HGB auf Frachtverträge, in denen die Art des zu verwendenden Transportmittels nicht geregelt ist | §§ 425ff HGB, § 425 HGB, § 429 HGB, LuftVG <https://www.juris.de/jportal/prev/BORE004968609> (E.T.: 24.02.2021), **Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.47.****

¹⁰⁹ **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability, s.14;**Burada tüm taşımadan anlaşılması gereken ilgili taşıma ayaklarından bağımsız olarak taşımanın yerine getirilmesi için

belirttiğimiz üzere MTO multimodal taşımanın bir kısmını veya hiçbirini gerçekleştirmeyip, sadece bu taşımanın gerçekleştirilmesi için alt taşıyıcılarla gerekli taşıma sözleşmesini de yapabilir¹¹⁰. Taşımanın farklı taşıma türlerinde gerçekleştirilebileceğini belirleyen multimodal taşımanın niteliği, bu taşıma sözleşmesinde kapsamında yer alması mümkün olan farklı taşıyıcıları ve taşımayı organize eden taşımanın tamamından sorumlu olan MTO'yu içermektedir¹¹¹. Burada önemli olan unsur eşyalara ilişkin bir zarar durumunda sorumluluğun MTO'da olmasıdır¹¹². Multimodal taşımada, gönderen taşıyan eşyaların zıyaı, hasar görmesi veya gecikmesi durumunda taşıma faaliyetine dahil olan her bir taşıyıcı ile tek tek uğraşmak yerine, taleplerini MTO'ya iletebilecektir¹¹³. Nitekim Yargıtay bir kararında taşıyıcının hem karayolu hem de demiryolu taşımayı üstlendiği bir durumda, zarar hangisinde gerçekleşirse gerçekleşsin taşıyıcının taşıma sözleşmesi çerçevesinde sorumlu olacağını belirtmiştir¹¹⁴.

1.1.3.5. Tekil Taşımalar İçin Yan Edim Niteliğindeki İşlemlerin Asli Edime Bağlı Hale Gelmesi

Multimoda taşımada en az iki farklı taşıma türünün kullanılmakta ve bu taşıma türlerinin gerektirdiği depolama, gümrük, yükleme boşaltma, aktarma gibi yan edimler¹¹⁵ de MTO'nun sorumluluğundadır¹¹⁶.

Asli edim yükümü, borç ilişkisinin ortaya çıkmasını sağlayan, sözleşmeye şeklini veren diğer bir deyişle sözleşmenin türünü ve niteliğini belirleyen, tarafların sözleşme yapmalarında gerçek amacı vurgulayan bu sebeple borç ilişkisinin de birinci unsurunu oluşturan yükümleridir¹¹⁷. Asli edim yükümlülükleri sözleşmenin esaslı unsurlarını oluşturmaktadır. Bu sebeple her sözleşmede en az bir tane asli edim bulunduğunu söyleyebiliriz. Sözleşmelerin sinallagmatik yapısı gereği karşılıklı olarak tarafların birinci

her türlü faaliyettir. MTO aynı zamanda taşıma ayakları arasındaki aktarmalardan da sorumludur. Bkz. **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport Kapitel 1. Einleitung 1*, Knr 2.

¹¹⁰ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.6-7.

¹¹¹ **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.253; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.18.

¹¹² **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.253; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.6, 65.

¹¹³ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.52; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s. 8; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.253; **Adıgüzel:** *MTO*, s.32; **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.20.

¹¹⁴ Y.11. HD. 05.06.2014- E. 3586/ K.10604; Bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.64

¹¹⁵ Asli edim, sözleşmenin ilk derecedeki içeriğini oluşturan, tipini belirleyen, sözleşmeden beklenen asıl amacı simgeleyen edim iken, yan edimler ise sözleşmenin tipini belirlemeyen ancak asli edime bağlı ve ikincil nitelik taşıyan edimlerdir. Yan edim yükümlülükleri sözleşmeye eklenerek kararlaştırılabildiği halde bazı durumlar sözleşmenin içeriği gereği eklenmelerine gerek olmadan varlığı kabul edilir. Bkz. **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler* s.23; **Eren, Fikret:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 23. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara, 2019, s.32.

¹¹⁶ **Kindred/ Brooks:** *Multimodal Transport Rules*, s.26; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.253.

¹¹⁷ **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.31; **Oğuzman M. Kemal/Öz, Turgut:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler C.1*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2020, s.4; **Ayan, Mehmet:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Adalet Yayınevi, İstanbul, 2020, s.3.

derecede yerine getirmesi beklenen edimlerdir. Asli edim yükümlülükleri, diğer bütün yükümlülüklerden bağımsız olarak alacaklı tarafından ifası talep edilebilen ve ifa edilmemesi halinde yine bağımsız olarak dava ya da takibe konu olabilen yükümlülüklerdir. Sözleşmeden sözleşmeye sayısı ve yapısı farklılıklar göstereceğinden, bazı sözleşmelerde bir tarafın diğer tarafa nazaran daha fazla asli edim yükümü olabileceği gibi bazen bir tarafın herhangi bir asli edim yükümü olmayabilir¹¹⁸.

Yan edim yükümü ise, sözleşmeye şeklini vermeyen, sözleşmenin türünü ve niteliği belirlemeyen, sözleşmenin esaslı unsurlarını oluşturmayan bu sebeple de sözleşmenin kurulmasını etkilemeyen, asli edime bağlı, ikincil nitelik ve amaç içeren edimlerdir¹¹⁹. Borçlar hukukundaki irade özgürlüğü ve sözleşmenin içeriğini belirleme serbestisi ışığında taraflar asli edim yükümlülüklerine ilaveten yan edim yükümlülükleri de kararlaştırabilecekleri gibi¹²⁰, yan edim yükümlülüğü niteliğindeki bir unsuru asli edim yükümü olarak belirleyebilirler. Yan edim yükümlülüklerin kaynağı sadece sözleşme olmayıp, yan edim yükümü kanundan ve dürüstlük kuralından da kaynaklanmaktadır¹²¹.

Borçlar Hukukunda sözleşme yapma serbestisi kapsamında taraflar başka bir sözleşme için yan edim yükümü teşkil eden bir hususu aralarındaki sözleşmede asli edim yükümü olarak belirleyebilirler. Bu durum bizi karma sözleşme kavramına götürmektedir. Karma sözleşme; kanunda düzenlenmiş bir sözleşmeye ilişkin unsurların, kanunda öngörülmemiş bir şekilde başka bir sözleşme altında bir araya getirilmesiyle ortaya çıkan sözleşmelerdir. Böyle bir sözleşmede başka bir sözleşme kapsamında yan edim olarak gördüğümüz unsurlar asli edimle yan yana gelerek asli edime eklenmiştir. Bu husus multimodal taşımaların diğer taşıma türlerinde ayrılmasında MTO'nun hukuki niteliğinin belirlenmesinde son derece önemlidir. Çünkü tekil sözleşmelere bakıldığında eşyanın tek bir taşıma türü vasıtasıyla bir yerden başka bir yere taşınması söz konusudur. Multimodal taşımalarda eşyanın aktarılması, depolanması, yüklenmesi, boşaltılması, yükle ilgili gümrük işlemleri, diğer bir deyişle eşyanın teslim alınıp teslim edileceği ana kadar taşıma faaliyetinin gerektirdiği her türlü iş ve işlem multimodal taşımanın kapsamındadır¹²².

¹¹⁸ **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.31; **Kılıçoğlu, M. Ahmet:** *Borçlar Hukuku*, 13. Bası, Turhan Kitapevi, Ankara, 2010, s.18.

¹¹⁹ **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.31; **Kılıçoğlu:** *Borçlar Hukuku* s.18; **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.22.

¹²⁰ **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.49-50.

¹²¹ **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.49-50.

¹²² **Schöner Loewenheim, Ulrich/Meessen, Karl, M./Riesenkampff, Alexander/Kersting, Christian/Meyer-Lindemann, Hans, Jürgen (Bearbeiter in LMRKM):** *Kartellrecht, 4.Teil, Seeverkehr(Schöner-Seeverkehr)*, 4.Auflage, C.H. BECK, München, 2020, Knr.63-64; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.18.

1.2. Multimodal Taşımanın Diğer Taşıma Yöntemleri ile Benzerlik ve Farklılıkları

1.2.1. Genel Olarak

Multimodal taşımaya benzeyen ancak ondan yapılaş şekli, sorumluluğu ve hukuki niteliği bakımından ayrılan taşıma yöntemleri bulunmaktadır. Bu sebeple multimodal taşıma ile bu taşıma yöntemleri arasındaki farkın ortaya konması önemlidir. Uygulamada multimodal taşıma terimi "*kombine taşıma*", "*doğrudan taşıma*", "*intermodal taşıma*", "*kapıdan kapıya taşıma*", "*konteyner taşımacılığı*", "*piggyback taşıma*", "*zincirleme taşıma*" ve "*kesintili taşıma*" ile karıştırılmaktadır. Özellikle multimodal taşıma, kombine taşıma, doğrudan taşıma, intermodal taşıma ve kapıdan kapıya taşıma terimleri birbirinin yerine kullanılmakta ve iki veya daha fazla taşıma türü ile yapılan kesintisiz bir taşımayı ifade etmektedir¹²³. Bu terim farklılığı belirsizliğe yol açmaktadır. Bu terimlerin uygulama açısından önemli olup olmadığı ve farklı şekilde kategorize edilip edilmedikleri önem arz etmektedir¹²⁴. Doktrinde bazı yazarlar bu terimleri multimodal taşımanın eş anlamlıları olarak görürken¹²⁵, diğer bazı yazarlar ise bunların kendine has kavramlar olduğunu¹²⁶ ve dildeki bu karışıklığın kısmen farklı fikirler ile ticari veya coğrafi kullanımdaki farklılıkları ifade ihtiyacından kaynaklandığını belirtmiştir¹²⁷.

Kanaatimizce, multimodal taşıma yukarıda zikrettiğimiz taşıma yöntemlerinden farklı bir anlam ifade etmektedir. Bu sebeple aşağıda diğer taşıma yöntemleri incelenecektir.

1.2.2. Kombine Taşıma

Kombine taşıma 1975 tarihli Birleşik Taşıma Belgesi ICC Yeknesak Kurallarında, şu şekilde ifade edilmiştir: "*Kombine taşıma, eşyaların bir ülkedeki herhangi bir yerden, farklı bir ülkedeki bir teslimat noktasına en az iki farklı taşıma şekli ile taşınmasının sorumluluğunun üstlenildiği taşımadır*"¹²⁸. Bu tanım multimodal taşıma tanımına çok benzemektedir. Doktrinde çoğu zaman multimodal taşıma yerine kullanıldığı

¹²³ **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.80; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.9,18; **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.50.

¹²⁴ **Thomas, Rhidian**: "Multimodality and Through Transport — Linguistics, Concepts and Categories", *Tulane Maritime Law Journal*, 2011-2012, s.763-767.
[https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/tulmar36&div=34&id=&page=\(E.T.:13.11.2019\)](https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/tulmar36&div=34&id=&page=(E.T.:13.11.2019))

¹²⁵ Hoeks, multimodal taşımacılığın tek bir terim olmadığını ve kombine taşıma, intermodal taşıma, multimodal ve intermodal gibi ifadelerin de hukuk literatüründe kullanıldığını belirtmiştir. Fakat kendi çalışmasında bu terimleri multimodal taşıma ile eş anlamlı olarak görmüştür. Bkz. **Hoeks**: *Multimodal Mansport Law*, s.80-81

¹²⁶ **Alcantara, Jose, M.**: "The New Regime and Multimodal Transport" *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly (LMCLQ)*, 2012, s.399, 400; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.18-19.

¹²⁷ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.19.

¹²⁸ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.19.

görülmektedir¹²⁹. Kombine taşıma kullanımı geçmişte yaygın olarak kullanılsa da, MTC ve UNCTAD/ICC Kuralları'ndan sonra, multimodal taşıma daha modern bir terim haline gelmiştir¹³⁰. Bu nedenle, “*kombine taşıma*”, “*kombine taşıma işletmesi (CTO)*” veya “*kombine taşıma belgesi (CTD)*” terimleri geçmişte kullanılan ifadelerdir¹³¹. MTC’de multimodal taşıma kullanıldığından, multimodal taşıma kombine taşımanın yerine geçmiştir¹³².

Bununla birlikte kombine taşımanın multimodal taşımadan ayrılan yönlerinin olduğu da kabul edilmektedir. 1969 tarihli Kombine Taşımacılığına İlişkin Taslak Konvansiyon’un (Tokyo Kuralları) 1/2. maddesinde kombine taşımayı, iki ülke arasında birden fazla taşıma türüyle yapılan ve bu taşıma türlerinden en az birisinin denizyolu ile taşıma olduğu taşıma türü olarak ifade etmektedir¹³³. Kombine taşıma terimi, Avrupa demiryolu endüstrisinde taşıyıcının sorumluluğuna herhangi bir atıfta bulunmaksızın iki türlü karayolu/demiryolu taşımacılığını ifade etmek için kullanılmıştır¹³⁴. Bunun akabinde, UNECE kombine taşımacılığı “*Avrupa içerisindeki taşımanın büyük bir kısmını demiryolu, iç su yolları veya denizyolu ile yapıldığı, ilk ve/veya nihai ayakların olabildiğince kısa şekilde karayolu ile yapıldığı intermodal taşıma*” olarak tanımlamıştır¹³⁵. Uluslararası taşımalarda denizlerin önemi büyük ve denizler yoğunlukla kullanılsa da bir taşımanın multimodal taşıma olarak kabul edilmesi için denizyolu taşımasını içermesi zorunlu değildir. Diğer bir husus, kombine taşımada eşyaların bir taşıma türünden diğerine aktarılmasının zorunlu olmamasıdır¹³⁶. Eşyalar bu yöntemle taşınırken, birden fazla aracın kullanılması yeterlidir¹³⁷.

1.2.3. Direkt Taşıma

Direkt taşıma birden fazla basit taşımanın bir araya gelerek oluşturduğu tek bir sözleşme altında gerçekleştirilen taşımadır¹³⁸. Bu tanım itibariyle multimodal taşıma ile

¹²⁹ **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn:** *EBJS/Reuschle HGB § 407*, Knr. 60, Ayrıntılı bilgi için bkz. **Akın, Mehmet Zeki:** “*Uluslararası Taşımacılıkta Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri*”, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, İstanbul, 1984, s.37-46.

¹³⁰ **Glass:** *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, s.3; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.2-3.

¹³¹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.50.

¹³² **Arkan:** “24.5.1980 tarihli Eşyanın Değişik Tür Araçlar ile Taşınmasına Dair Konvansiyon Üzerinde İnceleme”, s.3; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.19.

¹³³ **Adıgüzel:** *MTO*, s.34.

¹³⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.20.

¹³⁵ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.20; ‘Karma taşıma’ adı 1973/1975 Karma Taşıma ICC Kurallarından gelmektedir. ‘Multimodal taşıma’ adı ise resmi olarak 1980 Multimodal Taşıma Konvansiyonunda kullanılmış ve sonra hukuki olarak 1992 ICC/UNCTAD tanınmıştır. Bkz. **United Nations Economic And Social Council:** “*Terminology On Combined Transport*”, TRANS/WP.24/2000/1, 1 February 2000.

¹³⁶ **Hoeks:** *Multimodal Mansport Law*, s.102; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.18.

¹³⁷ **Hein:** *MüKoBGB/Martiny Rom I-VO Art.5*, Knr.141; **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn:** *EBJS/Reuschle HGB § 407*, Knr.60, **Adıgüzel:** *MTO*, s.35; **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.51.

¹³⁸ **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.18, 88.

benzemektedir. Ancak direkt taşıma farklı taşıma türleri ile meydana gelen bir taşıma türü değildir¹³⁹. Direkt taşıma eşyaların birden fazla taşıma türünden ziyade birden fazla taşıma aracı kullanılarak taşınmasını kapsar¹⁴⁰.

Direkt taşıma; gerçek direkt taşıma ve gerçek olmayan direkt taşıma şeklinde ayrılmaktadır. Bunun yanı sıra basit direkt taşıma ve müşterek direkt taşıma ayrımı da mevcuttur.

Gerçek direkt taşımada, sözleşmeyi akdeden ilk taşıyıcı tüm taşımayı üstlenmekte, eşyanın teslim edileceği yerde eşyayı teslim eden taşıyıcının yardımcısı ve bir alt taşıyıcı olmaktadır¹⁴¹. Diğer bir deyişle taşıyıcı taşıma farklı taşıma türleri kullanarak yerine getirilse dahi her bir taşıma türü için sorumlu olmaktadır.

Gerçek olmayan direkt taşımalarda taşıyıcı, taşıma işinin bir bölümünde eşyayı taşımakta, diğer bölümünde ise taşıtmaktadır¹⁴². Gerçek olmayan direkt taşımada, taşıyıcı, teslim aldığı eşyayı nihai varış yerine kadar taşımayıp, taşımanın bir bölümde taşıma işleri komisyoncusu sıfatıyla yer aldığından, gerçek olmayan direkt taşıma sözleşmeleri taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile taşıma sözleşmesine ilişkin taahhütlerin iç içe geçtiği karma sözleşme olarak adlandırılmaktadır¹⁴³.

Gerçek olmayan direkt taşıma ilk kez Hamburg Kurallarının (HK) 11. maddesinde *“taşımanın belirli bir bölümünün taşıyıcından başka bir kişi tarafından gerçekleştirileceği denizyolu ile taşıma sözleşmesinde açıkça yer alırsa taşıyıcı, taşımanın o kısmında gerçekleşen zıyaa, hasar ve geç teslim ile ilişkin zararlarından sorumlu tutulmamaktadır”* ifadesiyle hüküm altına alınmıştır¹⁴⁴.

Basit direkt taşıma, taşıyıcının bütün taşıma safhalarında taşımayı gerçekleştirdiği veya taşımayı gönderene karşı üstlendiği taşımadır¹⁴⁵. Müşterek direkt taşıma ise, birden fazla taşıyıcının taşıma sözleşmeleri yaptığı ve her bir taşıyıcının taşımada kendi kısmından sorumlu olduğu taşımadır¹⁴⁶.

Her ne kadar “direkt taşıma” ve “multimodal taşıma” taşımanın tek bir taşıma belgesi ile gerçekleştirilmesi ve birden çok taşıyıcıyı içermesi ile kavramsal olarak benzer olsa da,

¹³⁹ Adıgüzel: MTO, s.28.

¹⁴⁰ Hoeks: Multimodal Transport Law, s.82.

¹⁴¹ Ülgen: Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları, s.18; Adıgüzel: MTO, s.29.

¹⁴² Hoeks: Multimodal Transport Law, s.82.

¹⁴³ Hoeks: Multimodal Transport Law, s.83.

¹⁴⁴ Hamburg Kuralları'nın 11. maddesinde, “through carriage” başlığı altında düzenlenen direkt taşıma; “denizyolu ile taşıma sözleşmesinde, taşımanın belli bir kısmının taşıyıcı dışında bir başka kişi tarafından gerçekleştirileceği açıkça yer alırsa, taşıyıcı, taşımanın o kısmında gerçekleşen hasar, kayıp ve geç teslim zararlarından sorumlu tutulmamaktadır” denilmekle, ilk defa bir hukuk metninde yer almıştır. Bkz. Değirmenci: Multimodal İşletici, s.75.

¹⁴⁵ Adıgüzel: MTO, s.29.

¹⁴⁶ Ülgen: Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları, s.85; Adıgüzel: MTO, s.29.

önemli farklılıkları bulunmaktadır¹⁴⁷. Direkt taşıma, limandan limana kapsamında yapılmakta ve en az bir deniz taşıması içermekteyken iki farklı taşıma türü içermek zorunda değildir¹⁴⁸. Multimodal taşıma ise kapıdan kapıya kapsamında yapılmakta ve en az iki farklı taşıma türünü içermektedir¹⁴⁹. Bunun yanı sıra direkt taşımada taşıyıcı, taşımanın başkası tarafından üstlenilen bölümüne ilişkin olarak sorumluluktan kurtulabilse de multimodal taşımada MTO, taşımanın tamamından sorumlu bulunmaktadır.

1.2.4. Intermodal Taşıma

Intermodal taşıma, “eşyaların kendisine farklı taşıma şekilleri uygulamadan, birbirini izleyen iki veya daha fazla taşıma şeklini kullanarak tek ve aynı yükleme aracında veya kara taşıtında taşınması” olarak tanımlanmıştır¹⁵⁰. Bu tanımlama özellikle Avrupa’da ve Amerika Birleşik Devletleri’nde yaygın olarak kullanılmaktadır¹⁵¹. Intermodal taşıma kapsamında eşyalar, kapıdan kapıya genellikle bir konteyner ya da römork gibi tek bir intermodal taşıma ünitesi kullanılarak taşınır¹⁵². Burada vurgu aynı yükleme aracı ifadesine yapılmaktadır. Multimodal taşımanın aksine, intermodal taşımada özellikle bir taşıma türünden diğerine geçiş yaparken, eşyanın yüklenmesi veya indirilmesi veya taşınması gibi işlemlerin yapılmaması söz konusudur¹⁵³. Diğer bir deyişle, intermodal taşımanın eşyanın en az iki farklı

¹⁴⁷ Multimodal taşıma zincirleme ve direkt taşıma kavramları gibi diğer benzer taşıma yöntemlerinden yeteri kadar farklılaşmıştır. Bu taşımalarda ya çok sayıdaki taşıyıcı bir sözleşme altında taşımayı gerçekleştirmek için aynı tür taşıma içinde olur ya da bir taşıyıcı taşımanın bazı bölümlerini kendisi yapmak için sözleşme yapar. Taşımanın kalan bölümleri için taşıma işleri komisyoncusu olarak diğer taşıyıcılar ile sözleşme yapar. Bu iki durum da taşıma multimodal değildir. Çünkü taşımada yer alan taşıyıcılar kendi taşıma bölümleri için sorumluluk yüklenir. Bkz. **Thomas**: “Multimodality and Through Transport — Linguistics, Concepts and Categories”, s.768-769

¹⁴⁸ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.21.

¹⁴⁹ **Thomas**: “Multimodality and Through Transport — Linguistics, Concepts and Categories”, s.768.

¹⁵⁰ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.21; **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.50; Burada, "İntermodalite" terimi, yükleme veya boşaltma yapmadan, iki veya daha fazla taşıma şeklinin, aynı yükleme aracının veya kamyonunun entegre bir şekilde taşımada kullanıldığı bir taşıma sistemini tanımlanmak için kullanılmıştır. Intermodal taşıma (türler arası taşıma) bu anlamda bir taşıyıcının bir ya da daha fazla ara aktarma birimi yoluyla bir noktadan veya çıkış limanından varış yerine tüm taşımayı organize ettiği birden fazla taşıma türü ile eşyaların taşınması olarak tanımlanır. Tüm taşıma için sorumluluğun nasıl paylaşıldığına bağlı olarak farklı belgeler kullanılır. Bu tanım taşıyıcının sadece gerçekten taşımayı yaptığı tür için sorumluluğu üstlenebildiği tekil taşıma kavramını yansıtır. Multimodal taşıma da taşımayı organize eden MTO’nun kapıdan kapıya taşıma sorumluluğunu üstlenmesi ve bir multimodal taşıma belgesi düzenlemesi söz konusudur. Bkz. **United Nations Economic And Social Council**: “*Terminology On Combined Transport*”, TRANS/WP.24/2000/1, 1 February 2000.

¹⁵¹ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.21.

¹⁵² **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.21.

¹⁵³ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.21; Eşyalar (küçük) taşıma araçlarıyla birlikte başka bir (büyük) taşıma aracına yüklenir ve onunla birlikte bir veya daha fazla ayak üzerinden taşınır. Küçük taşıma araçları genellikle bir (karayolu) aracı iken, büyük taşıma araçları bir (Ro-Ro) gemisi, bir demiryolu vagonu veya başka bir karayolu aracı olabilir. Eşyalar, küçük olanla değil, büyük taşıma araçlarıyla taşınır. Küçük araçla yolculuğun bir kısmında eşyalar gemiye veya demiryoluna yüklenirse, bu multimodal bir taşımadır. Bunun aksine, tek türlü transit taşımacılığın, sadece küçük aracın büyük bir araca yüklenmesi durumunda karayolu ile olduğu kabul edilir. Bkz. **Ramming**: *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport Kapitel 1. Einleitung*, Knr.5.

taşıma türü kullanılmak suretiyle eşyanın kendisi elleçlenmeksizin tek bir taşıma birimi ile taşınması olduğu değerlendirilmektedir¹⁵⁴.

1.2.5. Kapıdan Kapıya Taşıma

Denizyolu taşıma türüne ilişkin olarak kabul edilen konvansiyonlara baktığımızda taşıyıcının emredici sorumluluğu, çalışmanın bir sonraki bölümünde incelenecek olan Lahey (LK) ve Lahey- Visby Kuralları (LVK) ile “yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an” arasında (palangadan palangaya) tesis edilirken, Hamburg Kuralları (HK) ile “eşyaların yükleme limanında teslim alındığı an ile boşaltma limanında teslim edildiği an” arasında (limandan limana) olmak üzere genişletilmiştir¹⁵⁵. Multimodal taşımalarda ise MTO’nun sorumluluğu “eşyayı teslim aldığı an ile teslim ettiği an” arasında belirlenmiş ve “kapıdan kapıya” (door to door) ismini almıştır. Kapıdan kapıya taşıma kavramı ile multimodal taşıma kavramının birbirine özdeş olduğunu ifade edilse de, önceki paragraflarda bahsettiğimiz üzere bir taşımanın karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu gibi birden fazla taşıma türünü ihtiva etmesi, multimodal taşıma olduğu anlamına gelmemektedir. Ayrıca, kapıdan kapıya taşımada, taşıma sürecinin tamamına yönelik tek bir sözleşme, taşıma belgesi ve tek bir kişi zorunluluğu bulunmamaktadır¹⁵⁶. Kapıdan kapıya taşıma hukuki bir kavram olan multimodal taşımanın sonucu olan fiili bir durumdur. Dolayısıyla hukuk literatüründe multimodal taşıma kavramı kullanılmaktadır.

1.2.6. Piggyback (Ro-Ro) Taşıma

Piggyback¹⁵⁷ taşıma, eşyalar karayolu veya demiryolu aracında taşınmaktayken, taşımanın bir kısmında eşyalar araçtan boşaltılmadan, bu taşıma araçlarının başka bir araca yüklenmesi ile gerçekleştirilen bir taşıma¹⁵⁸ olup, bu deniz taşımasında Roro (Roll on- Roll

¹⁵⁴ İntermodal taşımayı ifade etmek amacıyla yükün kendisi elleçlenmeksizin vurgusuna atıfta bulunulmamaktadır. Multimodal kavramının tanımlanmasında yer verildiği gibi, en az iki farklı taşıma sisteminin kullanılması vurgusu ile yetinilmiş olduğu tespit edilmektedir. Bu durum literatürde yaşanan kavram kargaşasını göstermektedir. Bkz. **Değirmenci**: *Multimodal İşletici*, s.74.

¹⁵⁵ **Değirmenci**: *Multimodal İşletici*, s.76.

¹⁵⁶ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.22; **Alcantara**: *The New Regime And Multimodal Transport*, s.399-400.

¹⁵⁷ Bu taşıma türünün Türkçe karşılığı “Sırtta Taşıma” olarak ifade edilmek istense de kanaatimizce bu kavram piggyback taşımanın içeriğini karşılamaktan uzak olduğu gibi taşıma terminolojisine de uygun değildir Aynı yönde görüş için bkz. **Adıgüzel**: *MTO*, s.37.

¹⁵⁸ **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn**: *EBJS/Reuschle HGB § 407*, Knr.60.

off) olarak isimlendirilmektedir¹⁵⁹. Roro, eşyanın gemiye tekerlekler üzerinde yüklendiği veya gemiden aynı yöntemle boşaltıldığı taşıma yöntemidir¹⁶⁰.

Piggyback taşıma CMR m. 2.1’de “eşya taşıyan bir karayolu aracının, eşyaların araçtan boşaltılmadan, taşımının bir kısmını denizyolu, demiryolu, iç su yolu ya da havayolu ile taşınmasında, CMR tüm taşıma için geçerli olacaktır¹⁶¹” ifadesiyle düzenlenmiş olup, konvansiyonda taşıma sözleşmesindeki tarafların hak ve borçlarının tek bir düzenlemeye tabi olması amaçlanmıştır¹⁶².

Piggyback taşımada, bir taşıma türü baskın olarak eşya taşınmasında kullanılmakta, diğer taşıma türünün ise pasif bir nitelik taşımaktadır. Bu sebeple bu tip taşıma multimodal taşımının bir bölümünde yer alabilir, ancak multimodal taşıma olarak nitelendirilemez¹⁶³. Multimodal taşımada, eşyaların bir taşıma türünden diğerine aktarılması söz konusu iken, piggyback taşımada böyle bir husus söz konusu olmadığı gibi, MTO’nun taşıma dışında aktarma, depolama gibi hususları üstlenmesi de piggyback taşımada söz konusu değildir.

1.2.7. Zincirleme Taşıma

Zincirleme (müteakip¹⁶⁴) taşıma; tek bir sözleşme uyarınca, tek bir taşıyıcı ile gerçekleştirilen ve birden çok aynı taşıma türünden meydana gelen taşımadır¹⁶⁵. Zincirleme taşıma birden çok aynı taşıma türünden meydana geldiğinden farklı taşıma türlerini içeren multimodal taşımadan farklıdır. Zincirleme taşıma, multimodal taşımada olduğu gibi tek bir taşıma olarak kabul edilecek, fakat bu taşıma birden fazla taşıyıcı tarafından yerine getirilecektir¹⁶⁶.

CIM, CMR, VK ve MK zincirleme taşıyıcı kavramını düzenlemiş ve zincirleme taşıyıcıların müteselsilen sorumlu olduğunu hüküm altına almıştır.

¹⁵⁹ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.12.

¹⁶⁰ **Erdal:** *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, s.6; **Vardar, İbrahim:** “Ro-Ro Gemiciliği”, *Ticaret Gemileri Gemiciliği*, Mart Matbaacılık Sanatları Ltd. Şti., 2.baskı, İstanbul, 2000, s.355; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.12.

¹⁶¹ **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.58; **Şamlı, Yetiş, Kübra:** *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı (Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı)*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008, s.4.

¹⁶² **Adıgüzel:** *MTO*, s.39.

¹⁶³ **Adıgüzel:** *MTO*, s.39.

¹⁶⁴ Doktrinde iki farklı terimle ifade edilne bu kavramı çalışmamızda zincirleme taşıma olarak ele alacağız. Müteakip taşıma olarak bkz. **Şamlı:** *Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.18-19.

¹⁶⁵ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.18; **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn:** MÜ Art. 1 Anwendungsbereich (EBJS/Pokrant MÜ Art. 38), Knr.18; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.50.

¹⁶⁶ **Adıgüzel:** *MTO*, s.39; **Ülgen, Hüseyin:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Banka ve Ticaret Araştırma Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1997, s.66-67.

COTIF-CIM uyarınca zincirleme taşıyıcılar taşımayı tek bir taşıma sözleşmesine dayanarak gerçekleştirirler ve her zincirleme taşıyıcı tüm taşıma için müşterek sorumluluğa sahip bir şekilde hamule senedi ile birlikte eşyaları teslim alarak taşıma sözleşmesinin tarafı olur¹⁶⁷. Bu durumda, her taşıyıcı teslim kadar taşımanın ifasından sorumlu olup, taşıyıcılardan biri tazminat ödediğinde, CIM m.50 uyarınca taşımaya katılan diğer taşıyıcılara karşı rücu hakkına sahip olacaktır¹⁶⁸.

CMR uyarınca tek bir taşıma sözleşmesi zincirleme karayolu taşıyıcıları tarafından gerçekleştirildiğinde, her biri taşımanın tamamından sorumludur¹⁶⁹. Her bir zincirleme taşıyıcı sevk mektubu şartları altında ve CMR tarafından m. 8/2’de belirtilen çekinceler ışığında, taşıma sözleşmesine taraf olarak kabul edilir. VK’dan farklı olarak CMR m.34 tek bir taşıma belgesi düzenlenmesi ve bu belgenin zincirleme taşıyıcılara devredilmesi şartını öngörmüştür. Buna göre, tek bir taşıma belgesi ile birden çok taşıyıcı tarafından yapılan taşımada, eşyayı taşıma belgesiyle teslim alan her bir taşıyıcı, taşıma belgesinden belirtilen hususlar uyarınca taşıma sözleşmesine dahil olur ve taşıma sözleşmesinin öngördüğü görevleri üstlenir¹⁷⁰. Bu halde her taşıyıcı, eşyanın teslim edildiği ana kadar taşımanın ifasından sorumludur. Diğer bir deyişle CMR m.34 zincirleme taşımanın gerçekleşebilmesi için sevk mektubunun varlığını şart koşmaktadır. Doktrinde sevk mektubunun varlığının zorunlu olmadığı yönünde görüşler¹⁷¹ bulunmakla birlikte, kanaatimizce madde metni esas alınmalı, sevk mektubu düzenlendiği hallerde CMR’nin zincirleme taşıma ile ilgili m.34-40 hükümleri uygulama alanı bulmalıdır.

VK’nın 30. maddesi ve MK’nın 36. maddesinde zincirleme taşıma kavramı düzenlenmiştir. Taraflarca tek bir sözleşme ile kararlaştırılmış olan taşıma, zincirleme birkaç hava taşıyıcısı tarafından gerçekleştirildiği takdirde zincirleme taşıma söz konusudur¹⁷². Eşyayı kabul eden her taşıyıcı, sözleşmenin belirlediği kurallara tabi olarak sözleşmenin tarafı olarak kabul edilir¹⁷³. Zıya, hasar ve gecikme eşyalar zincirleme taşıyıcılardan birinin

¹⁶⁷ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.170-171; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.70-71.

¹⁶⁸ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.53-54.

¹⁶⁹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.71.

¹⁷⁰ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.46-47.

¹⁷¹ **Karan:** *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi (CMR Şerhi)*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011, s.1077.

¹⁷² **Kırman, Ahmet:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, Sevinç Matbaası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990, s.37; **Sözer, Bülent:** *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi (Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi)*, Genişletilmiş 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009, s.47.

¹⁷³ **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Müller-Rostin MÜ Art. 38, Knr.6;* **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.38.

sorumluluğundayken gerçekleşmişse her bir taşıyıcı bu durumdan sorumludur¹⁷⁴. Zincirleme taşımada önemli olan zincirleme taşıyıcıların aralarındaki akdi bağlılık olup, bu taşıyıcıların tek bir taşıma olduğu konusunda anlaşılamamaları durumunda VK ve MK uyarınca zincirleme taşımadan bahsedilemeyecektir¹⁷⁵.

VK uyarınca taşıma belgesi düzenlenmesi zincirleme taşıma için bir zorunluluk olmayıp, tek taşıma sözleşmesinin varlığı ve eşyanın asıl taşıyıcı dışında birbirini takip eden aynı tür taşımalarla farklı taşıyıcılar ile taşınması zincirleme taşıma için yeterlidir¹⁷⁶. Bununla birlikte, her bir taşıyıcının ayrı taşıma belgesi düzenlendiği durumlarda, zincirleme taşımadan değil kesintili taşımadan bahsedilebilecektir.

1.2.8. Kesintili Taşıma

Taşıma birden fazla taşıma türünü içerse bile, taşımayı oluşturan farklı taşıma türlerinin her biri için ayrı ayrı sözleşme düzenlendiği taşımalara “kesintili taşıma” denir¹⁷⁷.

Multimodal taşıma tek bir taşıma sözleşmesi ile icra edilirken kesintili taşımalarda birden çok taşıma sözleşmesi karşımıza çıkmaktadır.

¹⁷⁴ **Aksoy, Sami:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s.115; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.38.

¹⁷⁵ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.67; “...Dava konusu olayın anlaşılması için Varşova Lahey/Konvansiyonunun 1/3 ve 30. maddesinin açıklanması gerekir. Konvansiyonun 1. maddesinin 3. fıkrasına göre, mütevali taşıyanlar tarafından birbiri peşi sıra icra edilecek bir taşımada, eğer bu taraflarca tek bir işlem olarak telakki edilmiş ise, bir veya birden çok taşıma akdi yapılmış olsa dahi, buna bakılmaksızın, kesintisiz bir taşıma niteliğinde kabul edilir. Bu fıkra göre, mütevali taşıyanlar tarafından yapılacak taşımaların tek bir taşıma işlemi olarak kabul edilebilmesi için, tarafların bu hususta mutabık kalmaları şartını aramakta ve böylece taraflar arasında bu istikamette belirmiş bir irade birleşmesinin varlığını gerekli görmektedir Bu ifade de yer alan tarafların kelimesinin hem birden fazla mütevali taşıyanları ve hem de yolcu veya göndereni (yük göndericisini) kapsadığı anlaşılmaktadır. Yük göndericisi ile birden fazla taşıyanlar arasında vaki anlaşma sonucu taraflar karşılıklı olarak sözleşme ilişkisine girmiş olabilecekleri gibi, bu nitelikteki bir taşımanın bir veya birden fazla sözleşme ile öngörülebileceğini ifade ederek, açıkça taraflar arasında bir akdi bağın mevcut bulunması gerektiğine işaret edilmektedir. Kısaca, birden fazla taşıyanlar tarafından peşpeşe icra edilecek bir taşıma işleminin Konvansiyon hükümlerine tabi olabilmesi için taraflar arasında karşılıklı bir anlaşma yapılması gerekir. Bu anlaşmaya her bir taşıyanın, yük göndericisi ile ayrı ayrı anlaşma yapması, ya da bir taşıyanın diğer taşıyanları temsilen taahhütte bulunması gerekir. Somut olayda sigortalı gönderen ile dava dışı B. Hava Yolları arasında bir sözleşme ilişkisi olmadığı gibi, davalı THY.da B.. Hava Yolları’nu temsilen bir sözleşme yapmadığı için Konvansiyonun 1/3, ve 30. madde anlamında mütevali taşıma olmadığı için dava dışı B. Hava Yolları taşıyan sıfatı kazanamaz. Taşıyan davalı THY’dır...” Bkz. Yarg. 11. H.D., E: 1999/5531, K: 1999/7886, K.T: 15.10.1999, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-1999-5531-k-1999-7886-t-15-10-1999-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/442709/>, (E.T: 13.11.2020).

¹⁷⁶ **Adıgüzel:** *MTO*, s.37; **Sözer, Bülent:** *Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler*, BATİDER, C. XIV, S. 2, 1987, s.130.

¹⁷⁷ **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.18, 87; “ Taşıma demiryolu ve karayolu olarak iki kısımda yapılmıştır. Davalı iki taşıma yönünden anlaşma yaptığına göre, her iki taşımadan da sorumludur”. bkz. (Y.11. HD. 05.06.2014- E. 3586/ K.10604)

1.3. Multimodal Taşımaya İlişkin Düzenleme Çalışmaları ve Düzenlemeler

1.3.1. Uluslararası Multimodal Taşımayı Düzenleme Çalışmaları

1.3.1.1. Genel Olarak

Multimodal taşımanın giderek daha da gelişmesi ve tekil taşımalar için düzenlemelerin multimodal taşımada ortaya çıkan hukuki problemleri çözmekte yetersiz kalması üzerine multimodal taşımayı düzenlemek için uluslararası çalışmalar yapılmıştır¹⁷⁸. Ancak multimodal taşımalarda ziya, hasar veya gecikmeden kaynaklanan bir soruna uygulanabilecek yürürlükte olan uluslararası bir düzenleme bulunmamaktadır¹⁷⁹. Multimodal taşımalarda mevcut yasal çerçeve bu alanda yeknesaklık getirmek üzere ortaya çıkmış uluslararası konvansiyonlardan, uluslararası kurallardan, sırasıyla denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve ülke içsuyolu taşımacılığını düzenlemek için ihdas edilmiş uluslararası konvansiyonlardan, çeşitli bölgesel anlaşmalardan, ulusal düzenlemelerden oluşmaktadır¹⁸⁰. Tekil taşımalara ilişkin konvansiyonların multimodal taşımadaki taşıma türlerine uygulanabilmesi mümkün olsa da, bu bölümde multimodal taşımaya yönelik uluslararası konvansiyonlara, kurallara, bölgesel anlaşmalara ve ulusal hukuk düzenlemelerine yer verilecektir.

Multimodal taşımalara uygulanacak bir hukuki düzenleme oluşturmak amacıyla yapılan ilk çalışma Özel Hukukun Yeknesaklaştırılmasına İlişkin Milletlerarası Enstitü'nün (UNIDROIT) 1963'te hazırladığı Uluslararası Kombine Eşya Taşımacılığı (UNIDROIT taslağı) konulu taslak konvansiyondur¹⁸¹. Daha sonra, 1965 yılında Uluslararası Denizcilik

¹⁷⁸ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.68.

Zira, multimodal taşıma için basit ve anlaşılır bir düzenleme, özellikle yasal bir kesinlik sağlamak için bir bütün olarak taşıma sektörüne önemli bir katkı sağlayacaktır. Ayrıca, taşımacılığın farklı aşamalarını gerçekleştiren taraf olup olmadığına bakılmaksızın, eşyaların kapıdan kapıya taşınmasını taahhüt eden MTO'nun varlığına imkan tanıdığı için, hem gönderenlerin hem de alıcıların çoğu zaman multimodal taşımaya uyumlu bir uluslararası düzenlemenin varlığına ihtiyaç duyduğu belirtilmektedir. Bkz. **UNCTAD:** “*Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument*, parag.3, http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf.(E.T.:22.08.2018)

¹⁷⁹ **Thomas:** “*Multimodality and Through Transport — Linguistics, Concepts and Categories*”, s.761; **Faber:** “*The Problems arising from multimodal transport*”, s.504.

¹⁸⁰ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.112; **Faghfour:** “*International Regulation of Liability for Multimodal Transport- In Search of Uniformity*”, s.100; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.22.

¹⁸¹ UNIDROIT çalışmalarının tarihi 1930'lu yıllara kadar dayanmaktadır. 1957 yılında UNIDROIT 27. Oturumunda çalışma programına taşıma belgesi ile ilgili kombine taşımalar için yeknesak kuralların hazırlanması dahil etmişlerdir. Bunun için Çalışma Grubu, Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu (ICAO), Uluslararası Demiryolu ile Taşımalar için Merkez Ofis (OCTI), Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU) ve Uluslararası Ticaret Odası (ICC) gibi uluslararası kuruluşlardan ve deniz ticareti ve sigorta konusundaki ilgililerin temsilcilerinden yardım istemiştir. 1957'den 1961'e kadar olan 6 oturumda çalışma grubu bu konuda çalışmalar yapmıştır. UNIDROIT'ın 47.oturumunda 1963'te yılında onaylanan Eşyaların Kombine taşınması ile ilgili taslağı onaylamıştır. Bkz. **UNCTAD:** “*Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument*, parag. 16, http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf (E.T.:22.08.2018).; **Faghfour:** “*International Regulation of Liability for Multimodal Transport - In Search of Uniformity*”, s.95-96; **Moreno:** *Multimodal Transport Documents*, s.11-12.

Komitesi (CMI) multimodal taşımacılığın denizcilik yönleri ve özellikle konteyner problemleri üzerine bir çalışma başlatmış ve 1969'da "Tokyo Kuralları" olarak bilinen "Kombine Taşımalara ilişkin Taslak Konvansiyonu" hazırlamış ve kabul etmiştir¹⁸². UNIDROIT taslağı, multimodal taşımaya ilişkin CMR'nin ilkelerini göz önünde bulundururken, Tokyo Kuralları ise 1924 Lahey Kurallarını esas alarak, multimodal taşımının sadece deniz ayağına odaklanmıştır¹⁸³. Multimodal taşımaya yönelik tek bir düzenleme olması gerektiği değerlendirilerek, UNIDROIT taslağı ve Tokyo Kuralları, UNECE himayesinde 1970 yılında "Roma Taslağı" olarak bilinen tek bir metinde birleştirilmiştir¹⁸⁴. Sonrasında "Roma Taslağı", 1970 ve 1971 yıllarında UNECE ve Uluslararası Denizcilik Danışma Organizasyonu (IMCO) tarafından da gözden geçirilmiş ve böylece "TCM Taslağı" olarak tamamlanmıştır¹⁸⁵. Sonuç olarak, 1972'de TCM Taslağını tamamlayacak olan Birleşmiş Milletler (BM) / IMCO Uluslararası Konteyner Taşımacılığına İlişkin Konferans (Konteyner Konferansı), UNCTAD'a ekonomik etkileri de dahil olmak üzere kombine taşımacılığın çeşitli yönleri hakkında daha fazla araştırma yapmasını tavsiye etmiştir. Her ne kadar TCM Taslağı başarısızlıkla sonuçlanmış¹⁸⁶ olsa da, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi

¹⁸² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.70; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.168.

¹⁸³ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.70.

¹⁸⁴ **Faghfour:** "International Regulation of Liability for Multimodal Transport - In Search of Uniformity", s.96; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.158; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.169-170.

¹⁸⁵ **UNCTAD:** "Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument, parag.16-17" http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf (E.T.:22.08.2018); **Faghfour:** "International Regulation of Liability for Multimodal Transport- In Search of Uniformity", s.96-97; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.70; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.170; TCM Taslağı, Avrupa'daki birçok ülke tarafından desteklenmesine rağmen, diğer ülkeler bu taslağı tatmin edici bulmamış, özellikle gelişmekte olan ülkeler multimodal taşımının ülkeleri için getireceği ekonomik ve sosyal sonuçlardan emin olamamışlar, taslak hazırlama aşamasından öteye geçememiştir. Bkz. **UNCTAD:** "Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument, parag. 16, http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20031_en.pdf (E.T.: 13.11.2018); **Hancock, Christian:** "Multimodal transport under the Convention" in D.R. Thomas Edition, in a New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing 2009, s.35-36; **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, Kapitel 2. Das vereinheitlichte Frachtrecht*, Knr.16.

¹⁸⁶ Bu başarısızlığın nedenleri şöyle sıralanabilir: Birincisi, taslağın uygulanması isteğe bağlıydı. Bu nedenle, gönderenler ve taşıyıcılar, TCM'yi uygulamak için sözleşme kapsamında anlaşmak zorundalardı. İkincisi, TCM'de zararın taşımının hangi aşamasında gerçekleştiğinin tespit edilemediği durumlarda geçerli olan bir sorumluluk "ağı sistemi" uygulanmıştır. Bunun nedeni, eğer zararın hangi taşıma aşamasında gerçekleştiği belirlenmiş ise, ilgili tekil taşıma konvansiyonlarının uygulanmasıdır. Bu sorumluluk sistemine Avustralya, Kanada ve ABD, BM/IMCO toplantılarında şiddetle karşı çıkmıştır. Özellikle ABD bu ağ sistemini hiç tatmin edici bulmamış ve hatta TCM Taslak Sözleşmesinin ABD tarafından imzalanmasına yönelik çekincelerini beyan etmiştir. Nihai halinde, TCM'nin alternatif bir dizi sorumluluk maddesi içermesine ve ülkelerin bir ağ sistemi veya tek tip sistemden birini seçebilmesine rağmen, bu eklemeler güçlü itirazları karşılamak için yeterli olmamıştır. Konteynerlerin ilk faaliyete geçtiği ve en büyük denizcilik ülkelerinden biri olan ABD, BM/IMCO Toplantısında 'ağ sisteminin' kaldırılmasını öneren yazılı bir talepte bulunmuştur. Üçüncüsü, çeşitli tekil konvansiyonların uygulanabilirliğinin devam etmesi durumunda, TCM Taslak Konvansiyonunun uluslararası taşımacılık alanına başka bir sistem ekleyeceği fark edilmiştir. Bu nedenle, TCM'nin bir basitleştirmeye katkıda bulunmadığı açıkça görülmüştür. Son olarak, TCM'nin başarısız olmasının bir diğer nedeni, havayolu endüstrisi ile yeterince fikir alışverişi yapılmamış olmasıdır. Karayolu ve denizyolu taşımacılığı ilgilileri toplantılara

(BIMCO)'nun hazırladığı COMBICONBILL ve ICC' nin hazırladığı Kombine Taşıma Belgesi için Standart Kurallara (COMBIDOC) katkıda bulunmuş, MTC'nin geliştirilmesinde önemli rol oynamıştır¹⁸⁷.

1.3.1.2. Multimodal Taşımalara İlişkin 1980 Tarihli Konvansiyon

MTC'nin ortaya çıkma süreci TCM taslak konvansiyonunun başarısızlığı ile başlamıştır. TCM Taslağını 1972'de tamamlayacak olan BM/IMCO Konteyner Konferansında UNCTAD multimodal taşımacıya ilişkin yeni bir konvansiyon taslağı hazırlamakla görevlendirilmiştir¹⁸⁸. Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi (ECOSOC), BM/IMCO konferansının tavsiyelerini onaylamış ve UNCTAD'ın multimodal taşımacıya yönelik taslak konvansiyonu hazırlaması için Hükümetlerarası Hazırlık Grubu (IPG)'nun kurulmasını talep etmiştir¹⁸⁹. Bunun üzerine UNCTAD, multimodal taşımacıya ilişkin çalışmalarına devam etmiş ve 1973'te Hükümetlerarası Hazırlık Grubu'nu (IPG) kurmuştur. IPG yedi yılda altı oturum düzenlemiş, kapsamlı müzakerelerin ardından multimodal taşımacıya ilişkin konvansiyon taslağı 21 Şubat-9 Mart 1979 tarihleri arasında düzenlenen IPG'nin altıncı oturumunda tamamlanmıştır¹⁹⁰. IPG'nin hazırladığı taslağı görüşmek üzere UNCTAD tarafından 12-30 Kasım 1979 ve 8-24 Mayıs 1980 tarihlerinde Cenevre'de konferans düzenlenmiştir. Konferansta, 24 Mayıs 1980 tarihinde, 31 Ağustos 1981 tarihine kadar imzaya açılan MTC kabul edilmiştir¹⁹¹. Bu kabul ile birlikte multimodal taşımacıda taşıma türleri arasındaki boşlukların doldurulacağı ve o zamana kadar olan ulusal hukukun, standart sözleşme şartlarının ve model kuralların hükümleri tarafından sağlanan çözümlerin yerini tek tip emredici kuralların alacağı düşünülüyordu¹⁹². Bununla birlikte mahkemeler tarafından multimodal taşımadaki sorumluluk rejimi ve buna karşılık gelen sorumluluğun kapsamını sınırlarını ve istisnalarını belirlemede karşılaşılan problemlerin de sona ereceği ümit edilmişti¹⁹³.

katılmıştı, ancak taslak konvansiyonun hazırlanmasında havayolları ile hiçbir zaman gerçekten fikir alışverişi yapılmamıştı. Daha sonraki aşamalarda, havayolu endüstrisinden toplantıya katılan kişiler olsa da, tavırları genel olarak olumsuz olmuştur. ICAO ve IATA, TCM'ye bazı itirazlarda bulunmuşlardır ve TCM'nin VK ile uzlaşılması mümkün olmayan anlaşmazlıklar yaratacağını savunarak, havayolu endüstrisinin bu yeni sözleşmeye katılmak istemediğini açıkça belirtmiştir. Bkz. **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.71-72.

¹⁸⁷ **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.70.

¹⁸⁸ **Driscoll, Larsen: "The Convention on International Multimodal Transport of Goods"**, *Tulane Law Review*, ss.193-281, s.194 vd.

¹⁸⁹ **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.73.

¹⁹⁰ **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.73.

¹⁹¹ **Driscoll, Larsen: International Multimodal Transport of Goods**, s.193.vd; **Nasseri, Kurosh: "The Multimodal Convention"**, *Journal of Maritime Law and Commerce (JMLC)*, Vol.19, N.2, 1988, s.244 vd. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc19&div=22&id=&page=> (E.T.:22.08.2019)

¹⁹²

¹⁹³ **Driscoll, Larsen: "The Convention on International Multimodal Transport of Goods"**, s.194.

MTC, 12 ay sonra 30 devlet tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girecektir. Bununla birlikte, şu ana dek yalnızca 11 ülke¹⁹⁴ MTC'yi onaylamış ve MTC'nin yürürlüğe girmek için yeterli onay alamadığı görülmüştür¹⁹⁵.

Konvansiyonun yeterli düzeyde uluslararası kabul alamadığı ve yürürlüğe girmediği, bu nedenle başarısız¹⁹⁶ olduğu söylenebilir. Bununla birlikte, hükümleri multimodal taşımayla ilgili yürürlüğe giren bazı bölgesel düzenlemeleri veya ulusal hukuk düzenlemelerini önemli ölçüde etkilemiştir¹⁹⁷.

MTC m.1/2; “ *multimodal taşıma sözleşmesini kendi adına hazırlayarak, gönderenin ya da taşıyıcıların temsilcisi olarak ya da onlar adına değil kendi adına hareket eden ve multimodal taşımayı üstlenen kişi*”, olarak MTO'yu, m.1/3 “*multimodal taşıma operatörünün, ücret karşılığında, eşyaların uluslararası multimodal taşınmasını gerçekleştirmeyi üstlendiği bir sözleşme*” olarak multimodal taşıma sözleşmesini, m. 1/4 “*multimodal taşıma operatörünün eşyaların taşınmasının sorumluluğunu üstlendiğini ve eşyaları koşullarına uygun olarak teslim etmeyi taahhüt ettiğini gösteren bir belge*” olarak multimodal taşıma

¹⁹⁴ Burundi, Şili, Gürcistan, Lübnan, Liberya, Malavi, Meksika, Fas, Norveç, Ruanda, Senegal, Venezüella ve Zambiya MTC'ye katılmıştır.

¹⁹⁵ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.6; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.259; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.163.

¹⁹⁶ Destek eksikliğinin altında yatan sebeplerden biri MTC'nin HK ile benzerliğidir. MTC HK ile bağlantısı ele alınmadan makul bir şekilde değerlendirilemez. Genel bir bakış açısıyla bakıldığında, MTC'nin HK'yi takip ettiği görülür. HK'nın kabul edilmesi MTC nin hazırlık çalışmalarını birçok yönden etkilemiştir. HK da BM'nin himayesinde hazırlanmıştır ve temel hükümlerinin birçoğu doğrudan MTC'ye dahil edilmiştir. Örneklerden biri de MTC 16. Maddesindeki ve HK 5. Maddesindeki sorumluluk konusundaki ana kurallardır. Burada, MTC'nin ve HK'nın benzer düzenlemeler olarak görülmesinin neden önemli olduğu sorusu ortaya çıkmaktadır. MTC'nin hazırlık çalışmalarının çoğu HK'nın kabul edilmesinden önce gerçekleşmiş olmasına rağmen, altı oturumun ilk dördü temel olarak multimodalizmin ekonomik ve sosyal etkilerinin gözden geçirilmesine ayrılmıştır. Ayrıca, katılımcıların birçoğu HK üzerinde yapılan çalışmalara da katılmıştır. HK aslında tüm gruplar tarafından MTC için bir model olarak kullanılmıştır. İkinci neden ise 30 devlet tarafından onaylanma şartıdır. HK ve RK için gerekli olan 20 onay sayısına kıyasla 30 sayısı oldukça yüksektir. Ayrıca, MTC'nin genel olarak ABD ve diğer gelişmiş ülkelerde göz ardı edildiği belirtilmektedir. Burada Nasseri; yürürlüğe girmesi için çok sayıda onay gerektiğinde, ABD'nin MTC'yi kabul etmeden önce diğer ülkelerin kararını beklemek isteyebileceğini ve en gelişmiş ve en ileri ülkelerden biri olan ABD'nin, kendi adına hareket etmeyi uygun bulmayıp, bekle ve gör yaklaşımı benimsemesinin hatalı bir tutum olduğunu belirtmiştir. Şüphesiz ki, ABD MTC'yi kabul etmiş olsaydı bile yine de çok fazla onay gerekliydi. Yalnızca birkaç devletin MTC'yi onaylamış olması ve gelecekteki onayların artacağına dair hiçbir gösterge olmadığı gerçeği göz önüne alındığında, MTC'nin yeterli destek alamadığı ortadadır. Üçüncü neden ise sorumluluk sınırlarının çok yüksek olmasıdır. Halbuki, teknik olarak bakılırsa, bu sınırlar sadece HK'dan % 10 ve LVK'dan % 20 fazladır. Fakat bu bile Konvansiyonun bir köşeye atılmasına sebep olmuştur. Denizcilik dünyası MTC'nin sınırları deniz taşıma konvansiyonların önerdiğinden daha yüksek olmasından dolayı MTC'ye destek vermemiş, MTC karşısında lobi faaliyetlerinde bulunmuştur. Bu grup tarafından oluşturulan etki bazı gelişmiş ülkelerin bu Konvansiyona destek vermelerini engelledi. Bu ülkeler böyle güçlü bir grubu karşılarına almak istemediler. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.76-81; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.180-181; **Diamond, Anthony:** *Multimodal Transport: Avoiding Legal Problems*, Lloyd's of London Press, 1997, s.52; **Driscoll, Larsen:** “*The Convention on International Multimodal Transport of Goods*”, s. 193 vd.; **Nasseri:** “*The Multimodal Convention*”, s.244 vd.

¹⁹⁷ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.26; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.74.

belgesini tanımlamıştır. MTC, eşyaların teslim alındıktan teslim edildiği zamana kadar, tek bir taşıma belgesinin ve tek bir sorumlu tarafın varlığını öngörmüştür.

MTC 2. maddede belirtilen coğrafi sözleşme noktaları dahilindeki tüm multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanır¹⁹⁸. Eşyaların taşınması için 2. maddede öngörüldüğü üzere multimodal taşıma sözleşmesi akdedilmesi halinde MTC hükümleri bu sözleşmeye uygulanacaktır. Sözleşme tarafları hukuk seçimi yapsalar dahi MTC hükümleri multimodal taşıma sözleşmesine zorunlu olarak uygulanacaktır¹⁹⁹. Taşımada sadece tek bir tür taşıma ve tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında eşyanın teslim alınması ve edilmesi amaçlanmışsa, MTC hükümleri uygulanamaz²⁰⁰.

MTC'nin amacı, MTO'nun sorumluluğu bölümünde değineceğimiz, tek tip sorumluluk sistemi sistemi getirerek yeknesak kurallar içeren bir konvansiyon oluşturmaktır. Ancak tek tip sorumluluk ve ağ sistemi arasındaki seçim, MTC'nin hazırlanmasından bu yana yaşanan büyük sorunlardan biridir²⁰¹. Tek tip sistemde, aynı sorumluluk kuralları hem yeri belirlenmiş hem de yeri belirlenemeyen zararlarara uygulanmaktadır. MTC m.16 tek tip bir sorumluluk temeli oluşturur. MTC m. 16 multimodal taşıma operatörünün zıya, hasar ya da eşyaların teslimindeki gecikmeden doğan zarardan sorumlu olduğunu öngörür²⁰². MTC m.16/2, teslimdeki gecikmeyi “*eşyaların açıkça kararlaştırılan süre içerisinde ya da, böyle kararlaştırılan bir süre olmadığında, olayın şartlarına göre özenli bir multimodal taşıma operatörüne gerekli makul bir süre içerisinde teslim edilmemesi*” olarak tanımlar.

Zarar yerinin belirlenebilir olması durumunda, 18.maddedeki sorumluluk sınırlamaları multimodal taşımanın ilgili aşamasını düzenleyen herhangi bir uluslararası konvansiyon veya ulusal düzenlemede yer alan sorumluluk sınırlamaları ile değiştirilecektir.

MTC m.14 uyarınca MTO'nun sorumluluğu eşyaların teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadardır. Bu sorumluluğun kusursuz sorumluluk veya kusur sorumluluğu olması gerektiği yönünde tartışmalar yapılmış, kusur sorumluluğunun daha uygun olacağına karar verilmiştir.

¹⁹⁸ Multimodal Taşıma Konvansiyonu Madde 2 (Uygulamanın kapsamı) aşağıdakileri sağlar: Bu konvansiyonun hükümleri, aşağıdaki durumlarda, iki ülke içerisindeki yerlerde multimodal taşıma sözleşmelerinin tümüne uygulanır: (a) Multimodal taşıma sözleşmesinde öngörülen, multimodal taşıma operatörü tarafından eşyaların sorumluluğunun alındığı yer bir üye Devlette bulunuyorsa veya (b) Eşyaların multimodal taşıma operatörü tarafından teslim edildiği yer bir üye Devlette yer bulunuyorsa. Bkz. **Ramming: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport. § 1 Das Multimodal Ü, I, Knr.18.**

¹⁹⁹ MTC m.3.

²⁰⁰ **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability, s.75; Nasser: “The Multimodal Convention”, s.238.**

²⁰¹ **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability, s.74.**

²⁰² MTC m.16/1:“ Multimodal taşıma operatörü, eğer kayıp, hasar ya da teslimdeki gecikmeye sebep olan olay Madde 14’te tanımlandığı gibi eşyalar kendisinin himayesinde iken meydana gelmiş ise, MTO kendisinin, çalışanlarının ya da Madde 15’te bahsi geçen diğer kişilerin bu olay ve sonuçlarından kaçınmak için makul olarak gerekli tüm tedbirleri aldığını ispatlamadığı takdirde eşyalara olan kayıp ya da hasardan ve aynı zamanda teslimdeki gecikmeden kaynaklanan zarardan sorumludur.

Bu tartışmanın en büyük sebebi o zaman UNCITRAL tarafından hazırlanmakta olan HK'nın IPG üzerindeki etkisidir. Nitekim MTC giriş kısmında d bendinde, “*Bu Konvansiyon altında multimodal taşıma operatörünün sorumluluğunda kusur ilkesi esas alınacaktır.*” ifadesi yer almaktadır. MTO'nun sorumluluğu kendisinin, çalışanlarının ve hizmetinden yararlandığını kişilerin sorumluluğuna dayanmaktadır. MTO bu kişilerin olaydan ve sonuçlarından kaçınmak için makul olarak gerekli tüm tedbirleri almış olduğunu ispatlamadığı sürece sorumluluktan kurtulamaz.

MTO'nun sorumluluğu tekil taşımadaki sorumluluktan daha kapsamlıdır. Zarar durumunda MTO kendisinin, çalışanlarının ya da hizmetinden yararlandığı kişilerin kusuru olmadığını ispat edecektir. Zarar yeri belirlendiğinde bu savunma kolayca yapılabilir. Zarar yeri belirlenemediği zaman ise MTO, bu karineyi çürütebilecek yeterli delili gösteremeyeceği için sorumlu olacaktır. Tekil taşımada, taşıma genellikle tek bir taşıyıcı ve sınırlı sayıdaki çalışan ve hizmetinden yararlanan kişiler ile sınırlı olduğu için multimodal taşımaya nazaran ispat kolaylığı söz konusudur. Multimodal taşımada, taşıyıcının delil göstermek için, farklı taşıma türleri ile taşımanın izini takip etmesi zordur. Bu bakımdan, multimodal taşımadaki sorumluluk esası tekil taşımada olduğundan daha külfetlidir. Burada tekil taşıma konvansiyonlarındaki tüm istisnaların uygulandığı ağ sorumluluk sistemine benzemeyen bir şekilde, sadece bir kural vardır. Bu kural ise MTO'nun zarardan kaçınabilmek için elinden geleni yapmış olduğunu ispat etmesidir²⁰³.

Sorumluluğun sınırı ile ilgili olarak, MTO'nun sorumluluğu, koli ve parça başına en fazla 920 Özel Çekme Hakkı²⁰⁴ (ÖÇH) veya zayi olan veya hasar görmüş olan malların brüt ağırlığının kilogramı başına en fazla 2,75 ÖÇH (hangisi daha yüksekse) ile sınırlı olacaktır²⁰⁵. Bununla birlikte, eğer multimodal taşıma sözleşmesi deniz veya iç su yolu taşımalarını içermiyorsa, sınırlama miktarı bir kilogram brüt ağırlık için 8,33 ÖÇH'ye yükselir²⁰⁶. Zarar durumunda sorumluluğun sınırı havayolu, karayolu veya demiryolu ile taşıma durumunda daha yüksek olduğundan, MTC'nin uygulandığı multimodal taşıma sözleşmesinde eşyaları deniz yoluyla taşıyan için böyle bir hükmün getirilmesi kanaatimizce isabetlidir.

Gecikme durumunda taşıma sözleşmesi gereğince ödenecek taşıma ücretinden fazla olmamak koşulu ile, tesliminde gecikme yaşanan eşya için ödenecek taşıma ücretinin iki buçuk katıyla sınırlıdır.

²⁰³ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.156.

²⁰⁴ ÖÇH değeri, başlıca uluslararası para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmektedir. Güncel değer için bkz. <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/tr/tcmb+tr/main+page+site+area/bugun> (E.T: 22.08.2021.)

²⁰⁵ Burada HK'dan daha düşük bir sorumluluk sınırının belirlendiğini görmekteyiz.

²⁰⁶ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.76.

MTC kapsamında; koli veya parça başına 920 ÖÇH veya kilogram başına 2,75 ÖÇH olan normal sınır, sözleşmenin denizyolu veya iç su yolu taşımasını içermemesi durumunda kilogram başına 8,33 ÖÇH olan sınır; taraflarca kararlaştırılan sınır, yeri belirlenmiş bir zarar durumunda uygulanacak uluslararası düzenleme veya ulusal yasa ile belirlenen üst sınır olmak üzere dört ayrı sınırlama kategorisi bulunmaktadır. MTC m. 19'da zarar yerinin belirlenmesi durumunda bu taşıma türüne ilişkin emredici konvansiyonunun olması ve bu konvansiyonun yüksek bir sınır öngörmüş olması halinde, bu sınırın sözleşmeye uygulanacağı ifade edilmiştir. Bu madde yeknesak sorumluluğun esas alındığı bir konvansiyonda ağ sorumluluğuna yer verdiği için eleştirilmiştir²⁰⁷

MTC m.25/1, dava açmak için iki yıllık bir zamanaşımı süresi öngörmektedir²⁰⁸. Bu süre eşyanın kısmen de olsa teslim edildiği veya teslim edilmesi gereken günden sonraki ilk günden başlamaktadır.

MTC tekil taşıma konvansiyonlarının bazılarını multimodal taşıma ile ilgili emredici hükümleri sebebiyle bu konvansiyonlara çatışabilecektir. MTC m.38 bu soruna bir çözüm aramıştır²⁰⁹. Buna göre *“Eğer madde 26 veya 27'ye göre devletlerden birinin sözleşmeci bir devlet olduğu iki devlet arasında bu konvansiyona tabi uluslararası multimodal taşımayla ilgili olan bir durumda bir sözleşmeci devlette dava açılırsa veya tahkime başvurulursa ve bu devletlerin ikisinde de bu konvansiyonun yürürlüğü girme zamanında var olan başka bir uluslararası konvansiyon uygulanabilecek ise: mahkeme ya da hakem kurulu MTC hükümlerini öncelikle olarak uygulayacaktır.”* Ayrıca, MTC m.30/1 uyarınca denizyolu ile iç su yolu taşımalarına ilişkin konvansiyonların donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili hükümleri MTC ile değiştirilemez²¹⁰. Bununla birlikte MTC m.30/4 uyarınca CMR m.2 ve CIM m. 1/3 ve m.1/4'ün uygulandığı taşımalara MTC uygulanmaz²¹¹.

MTC, MTO'nun sorumluluğu noktasında radikal değişiklikler içermemektedir. Multimodal taşıma problemlerini çözmek için tekil taşımalara ilişkin kuralların değiştirilmeden kullanılabileceğini belirtmektedir. MTC'nin LK m.4/2'deki sorumsuzluk hallerine yer vermemesi denizcilik sektörünün bu konvansiyona ihtiyatlı yaklaşmasına sebep olmuştur. MTC'nin yürürlüğe girmesi mümkün gözükmemektedir. Yürürlüğe girse dahi

²⁰⁷ **Driscoll, Larsen:** *“The Convention on International Multimodal Transport of Goods”*, s.235.

²⁰⁸ Bununla birlikte, MTO'nun alt taşıyıcılara yönelik rücu taleplerinin gerçekleştirilmesi için MTC belirtilen iki yıllık sürenin sonrasında da tazminat talebinde bulunabilir, ancak bu durum diğer uluslararası düzenlemelerin böyle bir işlem için süre sınırı belirtmemiş olması ve ulusal yasaların dava işlemleri için öngördüğü süre sınırı içerisinde gerçekleştirilmesi koşuluyla yapılabilir. Fakat, kişiye tazminat talebinin yapılmasından veya kendisine tebligat yapılmasından itibaren en az 90 gün süre verilmesi gerekir. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.120.

²⁰⁹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.184.

²¹⁰ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.185.

²¹¹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.128; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.185.

günümüz teknolojilerini hesaba katmada çok geride kalmış bir konvansiyon olarak uygulanma kabiliyeti olmayacaktır. Ancak MTC yeni bir multimodal taşıma konvansiyonunun hazırlanmasında örnek teşkil edebilir.

1.3.1.3. Rotterdam Kuralları

RK'ye yönelik çalışma 1999 yılında CMI tarafından deniz taşımalarına ilişkin bir konvansiyon taslağı üzerinden başlamıştır. Bu taslak 2001 yılında tamamlanarak geliştirilmesi için Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL) taşıma hukuku çalışma grubuna devredilmiştir²¹². Çalışma grubu aslında limandan limana taşımaları düzenlemek için görevlendirilmiş olsa da kapıdan kapıya taşımaları, bu taşımaya olan talebi ve bunun uygulanabilirliğini incelemiştir²¹³. Çalışma grubunun dokuzuncu oturumunda, uygulama kapsamının limandan limana taşıma işlemleriyle mi sınırlı olması gerektiği ya da kapıdan kapıya konseptine mi sahip olması gerektiği değerlendirilmiş, güçlü itirazlara rağmen, çalışma grubu kapıdan kapıya taşımayı değerlendirmek için asıl görev süresinin uzatılmasını önermiştir²¹⁴. Bunun üzerine UNCITRAL, Çalışma Grubunun hazırladığı taslağın hükümlerini değerlendirmiş ve bu hükümlerin kapıdan kapıya kapsamında uygulanabileceğini kanaat getirmiş, uygulama kapsamının gelecekteki durumunu da göz önünde bulundurarak RK'yı 11 Aralık 2008'de kabul etmiştir²¹⁵. RK, 23 Eylül 2009'da Rotterdam'daki bir törende imzaya açılmıştır. Bugüne kadar yirmi beş ülke imzalamış ve beş ülke (Benin, Kamerun, Kongo, İspanya ve Togo) onaylamıştır²¹⁶. Konvansiyon yirminci onayın bir yıl sonrasında yürürlüğe gireceğinden henüz yürürlüğe girmemiştir.

Konvansiyon, denizyolu aşamasını içeren uluslararası eşya taşımacılığını düzenleyen kuralları modernize etmeyi ve uyumlu hale getirmeyi, yeknesak hükümler getirerek verimliliği ve uluslararası eşya taşımasında ticari öngörülebilirliği arttırmayı ve böylece, konteynerleşme, multimodal taşıma sözleşmeleri ve elektronik taşıma belgelerinin kullanımı gibi gelişmekte olan taşıma uygulamalarını yeterince dikkate almayan yürürlükteki uluslararası deniz taşımalarına ilişkin konvansiyonların yerine getiremediği uluslararası bir standart hedefini yakalamayı amaçlamaktadır²¹⁷.

²¹² Adıgüzel: MTO; s.53.

²¹³ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.140.

²¹⁴ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.140.

²¹⁵ Günay, Barış: *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Yetkin Yayınları, Ankara, s.37; Metin için bkz. <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> (E.T. 25.12.2020).

²¹⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam_Rules#Entry_into_force_and_ratifications

²¹⁷ Sturley, Michael F.: *'Transport law for the twenty-first century: An introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules'*, A New Convention For The Carriage Of Goods By Sea: The Rotterdam Rules, DR Thomas (ed), Lawtext Publication, Great Britain, 2009, s.24; Sturley, Michael

RK'nın tam başlığı, Eşyaların Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyondur. Bu başlıktan hareketle RK, taşımanın tamamen denizyoluyla gerçekleştirildiği veya denizyoluyla birlikte diğer bazı taşıma türlerinin kullanıldığı durumlarda da uygulanabilecektir²¹⁸. RK, mümkün olan herhangi bir taşıma türü kombinasyonu ile gerçekleştirilen taşımadan ziyade, en az bir denizyolu aşaması içeren multimodal taşımada geçerlidir. Bu yüzden, RK kapsamını denizyolu taşımasının öncesinde veya sonrasında diğer taşıma türlerinin kullanıldığı bir taşıma uygulamasına genişleten “deniz artı (maritime plus)” bir konvansiyondur²¹⁹. Dünya ticaretinde deniz aşaması normalde kapıdan kapıya taşıma işleminin en uzun aşamasıdır ve bu da konvansiyonun neden deniz kısmına bu kadar önem verdiğini açıklamaktadır²²⁰.

RK uygulamalarını kapıdan kapıya taşımayı kapsayacak şekilde genişletmektedir²²¹. Kapıdan kapıya taşıma, konvansiyon ile diğer taşıma konvansiyonları arasında olası bir çatışma ihtimalini ortaya çıkaracaktır. RK sorumluluk sistemleri bölümünde ayrıntılı şekilde bahsedeceğimiz ağ sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarılama sorumluluk sistemini benimsemektedir²²². Buna göre zararın denizyoluyla taşıma hariç olmak üzere taşımanın hangi safhasında gerçekleştiği belirlenebiliyorsa 26. madde²²³ uyarınca taraflarca taşıma

F. / Fujita Tomataka / Van Der Ziel, G: *The Rotterdam Rules*, Sweet & Maxwell, 2010, s. 1-21; Ülgener, Fehmi: *Çarter Sözleşmeleri I*, Der Yayınları, İstanbul, 2007, s.78; **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.17; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.131-132.

²¹⁸ **Ramming**: *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, Vorwort; **Baatz Yvonne, Debattista, Charles Lorenzon Filippo, Serdy Andrew, Staniland Hilton, Tsimplis Michael N.**: *The Rotterdam Rules A Practical Annotation*, First Edition, Informa Law From Routledge, September, 2009, s.16-17.

²¹⁹ **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis**: *The Rotterdam Rules*, s.15; **Sturley/ Fujita / Van Der Ziel**: *The Rotterdam Rules*, s.32; **Mukherjee, Proshanto, K./Bokareva, Olena**: *Multimodal Maritime Plus: European Perspectives On Law And Policy*, JIML, Vol. 16, Nr. 3, 2010, s.221; **Nikaki, Theodora**: “*The UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]: multimodal at last or still all at sea?*”, s. 656-657.

²²⁰ **Berlingieri, Francesco**: *An Analysis Of Two Recent Commentaries Of The Rotterdam Rules*, IL DIRITTO. MARITTIMO, 2012, s.77-82, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/An-analysis-of-two-recent-commentaries-of-the-RR-F.Berlingieri.pdf> (E.T.: 10.02.2020)

²²¹ **Marin, Jasenko**: “*The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of Goods During Multimodal Transport*”, 15th International Conference on Transport Science ICTS 2012 ,2012, s.4; **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.195.

²²² Multimodal taşıma alanındaki konvansiyonları arasındaki uyumsuzlukların çözümü açısından, ‘tek tip sistem’ ile ‘ağ sistemi’ arasında bir çekişme yaşanmıştır. Ancak her birinin avantaj ve dezavantajları dikkate alındığında, bugüne kadar denenmiş olan birçok yasal girişimde, ‘değiştirilmiş’ bir ağ sistemi benimsenmiştir. UNCITRAL Çalışma Grubu, ağ veya tek tip sistemin ayrı ayrı faydalarının tartışılmasının ardından, değiştirilmiş bir ağ sistemini benimsemiştir. Burada, 26. madde, Konvansiyon ile diğer uluslararası düzenlemeler arasındaki uyumsuzluk sorununa bir ‘ağ çözümü’ sunmaktadır. Hancock’a göre, sınırlı/değiştirilmiş bir ağ sistemi, tekil taşıma sözleşmelerinin uygulamasındaki “sorumluluk açığına” bir çözüm getirmesine rağmen, zararın taşıma sırasında yavaş yavaş gerçekleştiği ve taşıyıcının rücu hakkının elinden alındığı durumlarda faydalı olmayacaktır. Bkz. **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.170; **Hancock**: “*Multimodal Transport Under The Convention*” s.41.

²²³ Aslında 26. madde, bir konvansiyon çatışması hükmü olarak düşünülmüştür. Bununla birlikte, farazi sözleşme çözümünün yeniden düzenlenmiş bir yaklaşımının uygulanmasından sonra, 26. maddenin artık bir konvansiyon çatışması hükmü olmadığı bundan ziyade “farazi sözleşme temelinde bir ağ yaklaşımı

sözleşmesine dahil edilmiş veya zorunlu olarak uygulanacak o safhaya ilişkin tekil konvansiyon uygulanacak, zararın meydana geldiği taşıma safhası belirlenemiyorsa RK uygulanacaktır.

RK diğer taşıma yöntemleriyle eşya taşımayı düzenleyen uluslararası tekil konvansiyonlar ile yaşanabilecek olası ihtilafları çözmek amacıyla 82. maddeyi içermektedir²²⁴. Buna göre, ilgili uluslararası konvansiyonlar ve bu konvansiyonlara sonradan yapılmış değişiklikler de dahil olmak üzere, RK'nın yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükte olan düzenlemeler ile RK arasında bir ihtilaf çıktığında tekil taşımalara ilişkin konvansiyonlar öncelikle uygulanır²²⁵.

RK'nın denizyolu ve denizyolu taşıma safhası içeren multimodal taşımayla eşya taşınmasına ilişkin hükümlere yer verdiği açıktır. Önemli devletlerin imzacı olduğu, uluslararası eşya taşımalarında önümüzdeki dönemlerde genel kabul görmesi kuvvetle muhtemel bir konvansiyon olduğundan²²⁶ çalışmamızın üçüncü bölümünde uygulama alanı, sorumluluğun kapsamı ve sorumluluk sınırları ile ilgili hükümleri ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

1.3.2. Multimodal Taşımaya İlişkin Sözleşmeye Dahil Edilmesi Tavsiye Edilen Tip Sözleşme Şartları

1.3.2.1. 1975 Tarihli ICC Kuralları

Multimodal taşımanın düzenlenmesi için ilk model kural, ICC'nin hazırladığı 1975 tarihli Kombine Taşıma Belgesi için Tek Tip Kurallardır (1975 ICC Kuralları). TCM taslak konvansiyonunun başarısızlığı üzerine, multimodal taşımayı düzenleyen uluslararası düzenleme bulunmadığından dolayı 1975 yılında Tokyo Kuralları ve TCM taslak konvansiyonuna dayanarak ICC Kuralları oluşturulmuştur²²⁷. Bu kurallar, tip sözleşme şartları olarak değerlendirilmeli, tekil taşımayı düzenleyen konvansiyonlar gibi mevcut hukuki düzenlemelerden önce uygulanmamalıdır²²⁸. Diğer bir deyişle, ICC Kuralları

oluşturulması" olduğu görülmektedir. Bkz. **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.170-171; **Hancock**: "Multimodal Transport Under The Convention", s.47. Van der Ziel de aynı görüşü belirtmiştir, **Ziel Van Der Gertjan**: "Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules", *Uniform Law Review*, Volume 14, Issue 4, December 2009, s.981-995; **Ziegler, Von. Alexander, Schelin, John, Zunarelli, Stefano**: *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law International, 2010, s.144.

²²⁴ **UNCTAD**: "Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument", s.17 http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20031_en.pdf (E.T.: 25.11.2019).

²²⁵ **Berlingieri**: "Comparative Analysis Of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules", Paper Delivered at The General Assembly of the AMD, Marrakesh, 2009, s.52-57.

https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

²²⁶ **Adigüzel**: MTO, s.56, **Coşkun**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.72.

²²⁷ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.82.

²²⁸ **Adigüzel**: MTO, s.43.

multimodal taşıma sözleşmesine sözleşmenin taraflarının kabulüyle sözleşmeye dahil edildiği takdirde uygulama alanı bulacaktır²²⁹.

Bununla birlikte, ICC Kuralları Taşıma İşleri Komisyoncuları Birliği Uluslararası Federasyonu (FIATA) ve BIMCO gibi taşıma birlikleri tarafından kullanılmıştır. 1977 yılında BIMCO tarafından yayınlanan COMBIDOC ve FIATA Bill of Lading (Multimodal Taşıma Konişmentosu) gibi taşıma belgeleri için uygulama açısından standart bir model olarak kabul edilmiştir²³⁰. Tekil taşımaları düzenleyen her bir taşıma türü için ayrı ayrı kullanılan taşıma belgelerinin aksine ICC Kuralları'nda tek bir taşıma belgesi tüm uluslararası ticareti düzenlemeyi amaç edinmiştir. ICC Kuralları 1975'e göre, MTO tüm taşıma boyunca taşıma faaliyetinin yerine getirilmesi için tam sorumluluk taşımaktadır.

ICC Kuralları, taşıma işleri komisyoncusunun MTO rolünü üstlenebileceğini kabul etmiştir. Buna göre taşıma işleri komisyoncusu belirli taşıma türlerini kendisi gerçekleştirerek ya da taşımanın tamamı veya bir kısmı için, taşımanın her bir aşamasını ayrı ayrı tamamlayacak olan farklı tekil taşıyıcılarla taşıma sözleşmeleri akdederek multimodal taşımayı gerçekleştirebilir²³¹.

ICC Kuralları m.2-b'de MTO, “ *kombine taşıma belgesi düzenleyen tüzel kişiliğe haiz bir kişi*” olarak ifade edilmiştir²³².

ICC'nin kombine taşıma belgesi için tek tip kurallarının, zıya, hasar veya gecikme durumunda pratik olarak uygulanma kabiliyeti olduğundan MTO'nun karşılaşacağı zorluklarının üstesinden gelmek için tasarlandığı söylenebilir. Zıya, hasar veya gecikme durumunda, zıya veya hasar, tek bir taşıma türüne indirgenebiliyorsa bu taşıma türünü düzenleyen tekil konvansiyonlar uygulanır²³³. Zıya veya hasar belirli bir taşıma aşamasına atfedilemiyorsa ICC Kuralları uygulanır²³⁴.

Gecikme durumunda; gecikme tek bir taşıma türüne indirgenebiliyorsa, gecikmenin meydana geldiği taşıma safhasına ilişkin düzenleme uygulanır. ICC Kuralları m.5 uyarınca, MTO, multimodal taşımayı yerine getirmek için kullandığı yardımcılarının zarara sebebiyet veren davranışlarından da sorumludur²³⁵.

MTO ICC Kuralları m.12'de, gönderenin kusuru, hatalı ambalajlama ve işaretleme, eşyadaki gizli ayıp, nükleer olay, kaçınılmayacak bir grev, makul özen gösterildiğinde

²²⁹ 1975 Tarihli ICC Kuralları m.1

²³⁰ **Ludwigs:** *Dauses/Ludwigs EU-WirtschaftsR*, Knr.273; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.82.

²³¹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.83.

²³² **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.71.

²³³ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.100-101.

²³⁴ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.101.

²³⁵ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.73.

kaçınılamayacak ve sonuçları engellenemeyecek herhangi bir olay olarak sayılan hallerin gerçekleştiğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilir²³⁶.

ICC Kuralları uyarınca MTO'nun sorumluluğu zarar yerinin belirli olması durumunda o taşıma türüne uygulanacak tekil taşıma konvansiyonuna veya ulusal hukuka göre belirlenecek, zarar yerinin belirli olmadığı durumda ise gönderen tarafından daha yüksek bir değer belirtilmediği sürece, kilogram (kg) başına 30 Poincaré altın Frank olarak belirlenecektir²³⁷. Gecikme durumunda ödenebilecek miktar zararın gerçekleştiği taşıma aşamasında ödenecek olan taşıma ücretini aşamaz. Gecikme için öngörülen bu sınırlama aynı zamanda herhangi bir uygulanabilir uluslararası konvansiyon ya da ulusal mevzuata aykırı olmamalıdır²³⁸.

1.3.2.2. 1992 Tarihli ICC Kuralları

MTC'nin yeterince desteklenmemesi üzerine UNCTAD, MTO'nun sorumluluğuna ilişkin hükümlerin geliştirilmesi için çalışmaya başlamıştır. UNCTAD Taşıma Komitesi'nin talebine istinaden, multimodal taşıma belgeleri için, yürürlükteki uluslararası konvansiyonlar ve mevcut standart formdaki belgeler temel alınarak bir model geliştirmek üzere UNCTAD ve ICC bir müşterek çalışma grubu kurmuştur²³⁹. Bu müşterek çalışma grubu, 1991 yılında UNCTAD/ICC Kuralları çalışmasını tamamlamıştır. Kurallar, 1 Ocak 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir²⁴⁰.

UNCTAD/ICC Kuralları m.13 uyarınca bu kurallar, taşıma sözleşmesinin tarafları kabul ettiği ve taşıma sözleşmesine eklendiği takdirde uygulanabilirler²⁴¹. Bu nedenle, bu kurallar multimodal taşıma sözleşmesi için geçerli olan mevcut zorunlu uluslararası konvansiyonlara veya ulusal yasalara tabidir²⁴².

UNCTAD/ICC Kuralları, MTO'nun sorumluluğu da dahil olmak üzere MTC'nin birçok önemli özelliğini taşımaktadır Zıya, hasar veya gecikme için sorumluluğun temeli de aynıdır. Kusur sorumluluğu ilkesi geçerli olup, MTO zararın kendisinin, çalışanlarının, temsilcilerinin ve yardımcılarının kusurundan kaynaklanmadığını ispat edemezse sorumlu tutulacaktır²⁴³. MTC'deki eşyanın teslim edilmesinin gecikmesinin 90 günü aşması halinde

²³⁶ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, 101.

²³⁷ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.83.

²³⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.104.

²³⁹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.84.

²⁴⁰ **Kindred/ Brooks:** *Multimodal Transport Rules*, s.39.

²⁴¹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.85.

²⁴² **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.23.

²⁴³ **Black- Lamont, Simone;** "Claiming Damages in Multimodal Transport: A Need for Harmonization", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol.36, 2012, ss.707-724, s. 712.

²⁴³ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.73.

eşyanın zayi olarak kabul edileceğine ilişkin kural burada geçerlidir. Bundan dolayı MTO eşyaların aslında zayi olmadığını ispat edecektir. Eğer MTO eşyaların zayi olmadığını ispatında başarılı olursa o zaman eşya ilgililerinin iddiası sadece gecikme için olur ve eşyayı teslim almak zorunda kalırlar. Bu benzerliklerin yanında MTC ile UNCTAD/ICC arasında önemli farklılıklar da bulunmaktadır. Bu Kuralları MTC'den ayıran önemli bir özellik, kuralların sorumluluk sınırlaması konusunda bir ağ sistemi öngörmesi²⁴⁴ ve LK ve LVK'ya benzer şekilde, taşımanın denizyolu ayağında meydana gelen zarararlarda teknik kusura ve yangın istisnalarına izin vermesidir²⁴⁵.

Sorumluluğun sınırlandırılması ile ilgili olarak UNCTAD/ICC Kuralları, eşyaların niteliği ve değeri, eşyaların sorumluluğu MTO'ya devredilmeden önce ve multimodal taşıma belgesine eklenmeden önce gönderen tarafından beyan edilmediği sürece, eşyalardaki, zıya ve hasardan MTO'nun koli veya parça başına 666,67 ÖÇH veya kilogram başına 2 ÖÇH'yi (hangisi daha yüksekse) aşan bir miktardan sorumlu tutulamayacağını belirtmektedir²⁴⁶. Bununla birlikte, multimodal taşıma sözleşmesi eşyaların denizyolu ile taşınmasını içermiyorsa, eşyaya ilişkin zıya veya hasardan MTO'nun sorumluluğunun brüt ağırlıkta kilogram başına 8,33 ÖÇH'yi aşmayan bir miktar ile sınırlı olduğu düzenlenmektedir²⁴⁷.

Dava süresiyle ilgili olarak da zamanaşımı süresi 9 ay olarak belirlenmiştir²⁴⁸. Burada, 9 aylık sürenin kabul edilmesinin nedeni, MTO'nun diğer alt taşıyıcılara karşı rücu işlemi başlatabilmek için yeterince zamana sahip olmasını sağlamaktır²⁴⁹.

UNCTAD/ICC Kurallarının bağlayıcılığı olmasa da taşıma endüstrisinden ciddi oranda destek görmüştür²⁵⁰. 1992 FIATA Taşıma Belgesi (FBL) ve BIMCO'nun hazırladığı MULTIDOC 95 gibi yaygın olarak kullanılan multimodal taşıma belgeleri 1992 ICC Kurallarının sorumluluk hükümleri esas alınarak meydana getirilmişlerdir²⁵¹.

²⁴⁴ **Ulfbeck Vibe**; "Multimodal Transports in the United States and Europe – Global or Regional Liability Rules?", Tulane Maritime Law Journal, Vol. 34, 2009, ss. 37-90, s. 47.

²⁴⁵ **Colebunders**; *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.73; **Jeon**; *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.84.

²⁴⁶ UNCTAD/ICC m.6.1.

²⁴⁷ UNCTAD/ICC m.6.3; Bu sorumluluk sınırı LVK ile aynıdır.

²⁴⁸ UNCTAD/ICC m. 10.

²⁴⁹ **Jeon**; *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.57.

²⁵⁰ **Colebunders**; *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.73; **Jeon**; *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.85.

²⁵¹ **Coşkun**; *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.71; **Moreno**; *Multimodal Transport Documents*, s.73 vd. **Glass**; *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, s.291 vd.

1.3.3. Multimodal Taşımaya İlişkin Bölgesel Düzenlemeler

1.3.3.1. Genel Olarak

Multimodal taşıma için emredici nitelikli uluslararası bir düzenlemenin olmayışı, bazı ülkelerin bölgesel çözümlere başvurmalarına neden olmuştur²⁵². Andean Topluluğu (CAN), Güney Amerika Ortak Pazarı (MERCOSUR), Latin Amerika Entegrasyon Topluluğu (ALADI), Güneydoğu Asya Devletleri Birliği (ASEAN), Birleşmiş Milletler Batı Asya Sosyal Komisyonu (UNESCWA) tarafından hazırlanan çeşitli bölgesel düzenlemeler ve İntermodal Zincirde Entegre Hizmetler Çalışması (ISIC) kapsamında hazırlanan Avrupa Birliği (AB) taslak düzenlemesi bu kapsamda ortaya çıkmıştır²⁵³.

Bu bölgesel düzenlemeler MTC ve/veya UNCTAD/ICC Kurallarının temel hükümlerini esas alarak multimodal taşımalara uygulanacak kurallar getirmeyi amaçlamaktadır²⁵⁴.

1.3.3.2. Andean Topluluğu Tarafından Hazırlanan Uluslararası Multimodal Taşıma Düzenlemesi

CAN, 1969'da Güney Amerika'da kurulmuş olan dört ülkenin²⁵⁵ bölgesel bir kuruluşudur. CAN'ın amacı, Güney Amerika ülkelerinin daha hızlı, daha dengeli ve daha özerk bir gelişme sağlamasına hizmet etmektir²⁵⁶.

ANDEAN Birliği tarafından 04.03.1993 tarihli “331 Sayılı Birlik Kararı” uyarınca hazırlanarak, 09.07.1996 tarihli “393 Sayılı Birlik Kararı” ile değişikliğe uğrayan “Uluslararası Multimodal Taşıma Düzenlemesi” (International Multimodal Transport), multimodal taşımayı düzenleyen ilk bölgesel hukuk normudur²⁵⁷. Bu düzenlemede multimodal taşıma ile ilgili tanımlar, uygulama kapsamı, multimodal taşıma belgesi, MTO ve gönderenin sorumlulukları, sorumluluk sınırlaması, zamanaşımı, yargı yetkisi tahkim gibi hususlara yer verilmiştir²⁵⁸.

²⁵² **Değirmenci:** Multimodal İşletici, s.265; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.34.

²⁵³ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.228-229.

²⁵⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.34; **UNCTAD:** “*Development Of Multimodal Transport And Logistics Services*”, 15 July 2003. https://unctad.org/system/files/official-document/c3em20d2_en.pdf (E.T: 22.08.2019)

²⁵⁵ Andean Topluluğu Üye Devletleri Bolivya, Kolombiya, Ekvador, Peru'dur. Şili, Arjantin, Brezilya, Paraguay ve Uruguay ise 5 dost üye ülkedir. Dost üye ülkelerin CAN toplantılarına gözlemci olarak katılmalarına izin verilir, ancak toplantıda oy kullanma hakları yoktur.

²⁵⁶ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.35.

²⁵⁷ **Değirmenci:** Multimodal İşletici, s.265.

²⁵⁸ Ayrıca, Uluslararası Gümrük Transitleri ile ilgili mevzuatın güncellenmesi ve multimodal taşıma ile ilgili hükümlere uygun hale getirilmesi amacıyla 2000 tarihli 477 sayılı karar da onaylanmıştır. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.35.

Uygulamanın kapsamı düzenlemenin 2. maddesiyle başlamaktadır. MTC’de belirtildiği gibi eşyaların MTO tarafından teslim alındığı veya teslim edildiği yer, CAN’a üye bir devlette bulunuyorsa, CAN uygulama alanı bulacaktır²⁵⁹.

Düzenlemenin 1. maddesi, multimodal taşıma sözleşmesini “*MTO’nun, birden fazla taşıma türü kullanarak eşyaların taşınmasını ücret karşılığında üstlendiği, taşıma ücretinin alındığının yazılı olarak beyan edildiği bir sözleşme*” olarak tanımlamaktadır²⁶⁰.

Düzenlemenin 7. maddesi MTC’de olduğu gibi zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebilmesi durumunda uygulanabilir uluslararası konvansiyonlardan en yüksek sorumluluk sınırını kabul etmiş, tek tip sorumluluk rejimine yaklaşan bir sorumluluk rejimi benimsemiştir²⁶¹.

CAN, UNCTAD/ICC Kurallarına benzer olarak multimodal taşımaya ilişkin bir davanın 9 aylık bir zamanaşımı süresine tabi olduğunu öngörmüştür²⁶².

1.3.3.3. MERCOSUR Tarafından Hazırlanan Eşyaların Multimodal Taşınmasının Sağlanmasına İlişkin Kısmi Sözleşme

MERCOSUR, 1991 yılında Asuncion Antlaşması ile Arjantin, Brezilya, Paraguay ve Uruguay arasında kurulan bölgesel bir ticaret organizasyonudur²⁶³. MERCOSUR, multimodal taşımaya ait normların bölge içindekilerle uyumlu hale getirilmesi amacıyla 27 Nisan 1995’te Eşyaların Multimodal Taşınmasına İlişkin Kısmi Sözleşme’yi (Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods) hazırlamış ve onaylamıştır²⁶⁴. Bu düzenleme, üye devletler arasında multimodal taşımayı kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.

Sözleşmenin 4. maddesi uyarınca sözleşme uygulanması zorunlu bir düzenleme değildir²⁶⁵. Yalnızca multimodal taşıma sözleşmesinde kendisine atıfta bulunulmasıyla uygulanabilmektedir.

Sözleşmenin 2. maddesi, MTO tarafından eşyaların teslim alındığı yerin veya teslim edildiği yerin üye devletlerin birinde olması halinde multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanmasını sağlar²⁶⁶.

²⁵⁹ 2.madde ayrıca hükmün yalnızca üye ülkeler arasında faaliyet gösteren MTO'lar için değil, aynı zamanda bir üye devlete iş yapan veya bir üye Devletten iş alan MTO'lar için de geçerli olduğunu belirtir. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.35.

²⁶⁰ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.35, 122 nolu dp.

²⁶¹ MTC m.19.

²⁶² CAN m. 22.

²⁶³ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.36.

²⁶⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.36.

²⁶⁵ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.36.

²⁶⁶ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.36.

MERCOSUR'un özel bir hükmü bulunmaktadır ve MTO'nun sorumluluğu için tek tip bir sınırlama şartı öngörmez²⁶⁷. MERCOSUR'a göre, eşyaların niteliği ve değeri gönderen tarafından beyan edilmediği ve multimodal taşıma belgesine eklenmediği sürece, MTO hiçbir şekilde aşağıdakileri aşan miktarda eşyalar için, zıya veya hasardan sorumlu tutulamaz: a) Arjantin: Paket başına 400 Arjantinli altın pezosu veya kilogram başına 10 Arjantinli altın pezosu (hangisi daha yüksekse); b) Brezilya, Paraguay ve Uruguay: Paket veya birim başına 666,67 SDR veya kayıp veya zarar görmüş olan malların brüt ağırlığı başına 2 SDR (hangisi daha yüksekse)²⁶⁸.

Zarar yerinin belirlenebilir olması durumunda, MTO'nun sorumluluğunun sınırları sadece geçerli uluslararası konvansiyonların veya zorunlu ulusal yasaların hükümlerine göre belirlenecektir.²⁶⁹

MERCOSUR, tüm davaların bir yıl sonra zamanaşımına uğramasını öngörmektedir²⁷⁰.

1.3.3.4. ALADI Tarafından Hazırlanan Uluslararası Multimodal Taşıma Sözleşmesi

ALADI, 1980 Montevideo Antlaşması ile kurulmuş 12 Latin Amerika ülkesinin entegrasyonunu sağlayan en büyük Latin Amerika ticaret birliğidir²⁷¹. ALADI'nin üye ülkeleri Arjantin, Bolivya, Brezilya, Şili, Kolombiya, Küba, Ekvator, Meksika, Paraguay, Peru, Uruguay ve Venezüella'dır²⁷². ALADI, 1996 yılının Kasım ayında Uluslararası Multimodal Taşımaya İlişkin Sözleşme'yi onaylamıştır. Bununla birlikte, sözleşme henüz yürürlüğe girmemiştir²⁷³.

Sözleşme MTC'de belirtildiği gibi eşyaların MTO tarafından teslim alındığı veya teslim edildiği yerin, sözleşmeyi imzalayan ülkelerden birinde bulunduğu takdirde uygulama alanı bulacaktır²⁷⁴. Bununla birlikte, sözleşme hükümleri, tekil taşıma için uluslararası konvansiyonların emredici hükümlerine aykırı olmadığı sürece geçerlidir.²⁷⁵

Zararın yerinin belirlenebildiği durumlarda, MTO'nun sorumluluk sınırları, zararın meydana geldiği taşıma aşamasını düzenleyen geçerli uluslararası konvansiyonların veya

²⁶⁷ MERCOSUR m.13.

²⁶⁸ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.54.

²⁶⁹ MERCOSUR m.15.

²⁷⁰ MERCOSUR m.22.

²⁷¹ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.37.

²⁷² Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.37.

²⁷³ Sözleşmenin yürürlüğe girebilmesi için, altı imza sahibi ülkenin anlaşmaya uymaya hazır olduklarını onaylamaları gerektirir. Şimdiye kadar üç ülke, Bolivya, Peru ve Venezuela Anlaşmayı onaylamıştır. Bkz. Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.37, 128 nolu dp.

²⁷⁴ MERCOSUR m.2.

²⁷⁵ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.37; MERCOSUR m.3.

zorunlu ulusal yasaların hükümlerine göre belirlenir²⁷⁶. Sorumluluğun sınırları ve zamanaşımıyla ilgili hükümler UNCTAD/ICC Kurallarına dayanmaktadır²⁷⁷.

1.3.3.5. ASEAN Tarafından Hazırlanan Multimodal Taşımaya İlişkin Çerçeve Sözleşme

ASEAN, 1967 yılında Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği olarak kurulmuş olan Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland ve Vietnam olan Güneydoğu Asya'daki ülkelerin bir birliğidir²⁷⁸

ASEAN üyeleri, uluslararası multimodal taşımacılığın, uluslararası ticaretin genişlemesini ve verimli multimodal taşımacılık hizmetlerinin geliştirilmesini teşvik etmenin yanı sıra, eşyaların uluslararası multimodal taşıma sözleşmeleri ile taşınması ile ilgili belirli kuralların uygulanması ihtiyacına binaen MTC ve UNCTAD/ICC Kurallarına dayanan “2005 ASEAN Multimodal Taşımaya İlişkin Çerçeve Sözleşmesi”ni (ASEAN Sözleşmesi)” yürürlüğe koymuştur²⁷⁹.

Sözleşmenin 2. maddesi, ASEAN Sözleşmesinin zorunlu olarak uygulanmasını öngörmektedir. Buna göre, eşyaların teslim alındığı veya teslim edileceği yerin üye ülke içinde bulunması durumunda, yetkili ulusal kuruluşa kayıtlı tüm MTO'lara ve tüm multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacağı belirtilmektedir²⁸⁰.

Yeri belirlenebilir zarar durumunda, MTO'nun sorumluluğunun sınırı, başka bir sorumluluk sınırı sağlayan yürürlükteki uluslararası konvansiyon veya zorunlu yasa hükümlerine atıfta bulunarak belirlenir²⁸¹. Sorumluluğun sınırları ve zamanaşımıyla ilgili hükümler UNCTAD/ICC Kurallarına dayanmaktadır²⁸².

²⁷⁶ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.37; MERCOSUR m.15.

²⁷⁷ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.37; ALADI, UNCTAD/ICC Kurallarına benzer olarak multimodal taşımayla ilgili herhangi bir davanın başlatılması için 9 aylık bir süre öngörmüştür. Bkz. ALADI m. 30.

²⁷⁸ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.38.

²⁷⁹ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.38.

²⁸⁰ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.38.

²⁸¹ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.38; ASEAN m.17.

²⁸² Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.38; ASEAN UNCTAD/ICC Kurallarına benzer olarak multimodal taşımayla ilgili herhangi bir davanın başlatılması için 9 aylık bir süre öngörmüştür. Bkz. ASEAN m.23.

1.3.3.6. UNESCWA Tarafından Hazırlanan Eşyaların Arap Yarımadası'nda Multimodal Taşınmasına İlişkin Sözleşme

Arap Yarımadası'nda bulunan devletler arasında gerçekleştirilen multimodal taşımayı düzenlemek amacıyla UNESCWA 28.05.2008 tarihinde “Eşyaların Arap Yarımadası'nda Uluslararası Multimodal Taşınmasına İlişkin Sözleşme”yi hazırlamıştır²⁸³.

Sözleşmenin tanımlar başlıklı ikinci maddesinde; elektronik haberleşme, ifa eden taraf ve denizyolu taşımalarını ifa eden taraf kavramlarının yanı sıra RK'nın bir adım ötesine geçerek karayolu taşımalarını ifa eden taraf (land performing party) ve havayolu taşımalarını icra eden taraf (air performing party) kavramlarına yer vermiş olsa da taslak aşamasından öteye gidememiştir²⁸⁴.

Sözleşmenin uygulanabilmesi için multimodal taşıma sözleşmesi taraflarının sözleşmeye atıfta bulunması veya 3. maddesinde belirtildiği üzere eşyaların MTO tarafından teslim alındığı ya da teslim edildiği ülkelerden birinin sözleşmeye üye olması gerekmektedir²⁸⁵.

Sözleşmenin 17. maddesinde, multimodal taşımada zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilebildiği durumlarda, MTO'nun hasar ya da kayba ilişkin sorumluluğunun uygulanabilir uluslararası konvansiyonlarda ya da ulusal hukukta öngörülen sınırları aşamayacağı ve bu hükmün aksini kararlaştıran tüm şartların geçersiz olacağı düzenlenmiştir. Sorumluluğun sınırlandırılması hususunu ise 18. maddesinde UNCTAD-ICC Kurallarına kısmen paralel şekilde ancak, havayolu taşıma safhası olan multimodal taşımalara özel sorumluluk sınırı getirerek düzenlemiştir²⁸⁶.

1.3.3.7. ISIC Tarafından Hazırlanan Avrupa Birliği Taslak Düzenlemesi

Avrupa Birliği (AB) 27 Avrupa ülkesinden oluşan ekonomik ve politik ortaklıktır²⁸⁷. AB, ticaret dünyasında büyük bir küresel güç olarak ortaya çıkmıştır ve uluslararası ticaret

²⁸³ **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.272.

²⁸⁴ **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.272.

²⁸⁵ **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.272.

²⁸⁶ Sözleşmenin 18. maddesi uyarınca ise, zararın gerçekleştiği taşıma sisteminin tespit edilemediği durumlarda, MTO'nun hasar ya da kayba ilişkin sorumluluğunun; (i) denizyolu taşımalarını ihtiva eden bir multimodal taşımada, hangisi yüksekse beher paket ya da birim için 666.67 ÖÇH ya da brüt ağırlığın beher kilogramı için 2 ÖÇH'den, (ii) denizyolu taşımalarını ihtiva etmeyen ancak havayolu taşımalarını ihtiva eden multimodal taşımada kaybolan ya da hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 17 ÖÇH'den ve (iii) denizyolu ve havayolu taşımalarının her ikisini de ihtiva etmeyen multimodal taşımada ise kaybolan ya da hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının beher kilogramı için 8.33 ÖÇH'den fazla olmayacağı düzenlenmiştir. Bkz. **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.273-274.

²⁸⁷ Hali hazırda AB'ye üye ülkeler şunlardır: Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Hırvatistan, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Malta, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, Yunanistan, Bkz <https://www.ab.gov.tr/233.html>. (E.T: 04.11.2019)

için önem teşkil eden taşıma ile ilgili AB yasalarının geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Henüz yürürlükte bir multimodal düzenleme olmamasına rağmen, AB ortaya verimli bir multimodal taşıma düzenlemesi koymaya çalışmaktadır. MTO'nun sorumluluğu hususu AB gündeminde yer almaktadır. Bu amaç doğrultusunda bağımsız hukuk uzmanlarından oluşmuş farklı gruplar çözüm bulma ve çeşitli raporlar yayınlama sürecinde yer almıştır²⁸⁸. Bu çalışmalardan biri olan 2005 yılındaki Prof. M.A. Clarke, Prof. R. Herber, Dr. F. Lorenzon ve Prof. J. Ramberg tarafından hazırlanan İntermodal Zincirde Entegre Hizmetler Çalışmasındaki AB Taslak Düzenlemesi, özellikle MTO'nun sorumluluğu konusunda önemli hükümlere yer verdiğinden önem arz etmektedir²⁸⁹. Bu düzenleme zararın ve zararın sebeplerinin meydana geldiği taşıma aşamasından bağımsız olarak multimodal taşıma sözleşmesi uyarınca eşyaların taşınmasını üstlenen MTO'ya zıya, hasar ve gecikme için aksi ispatlanabilir bir sorumluluk yükleyen tek tip sorumluluk kuralları önermeyi amaçlamıştır²⁹⁰. 2005 ISIC Çalışması, Avrupa Komisyonu (AK) ve ilgili tüm endüstriler tarafından yoğun bir şekilde tartışılmıştır. Bu tartışmaların ışığında, komisyon tarafından 2007 yılında Eşya Taşımacılığı Lojistik Eylem Planı başlatılmıştır. Bu nedenle AK, bu meselenin çözümü için üçüncü bir grup hukuk uzmanı talep etmiştir²⁹¹. Bunun üzerine ISIC 2009 yılında, taşıma türüne bakılmaksızın tüm eşya taşımacılığı için (opsiyonel) tek bir taşıma (dijital) belgesinin oluşturulmasına yönelik bir çalışma yapmış ve 2009 Nihai Raporu olarak yayınlanmıştır²⁹². 2009 Nihai Raporu AB Taslak Düzenlemesine benzer bir şekilde sorumluluk sınırları dışındaki tüm meseleler için yeknesak kurallar dizisi önermektedir. 2009 Nihai Raporunda yer alan bu sorumluluk sınırlamalarına AB Taslak Düzenlemesi içerisinde yer verilecektir.

²⁸⁸ İlk grup “İntermodal Taşımacılık ve Taşıyıcı Sorumluluğu” üzerine çalışmalarını 1999’da yayınlamıştır. Grup, multimodal taşımada kayıp, hasar veya gecikme sorumluluğunu düzenleyen tek tip bir uluslararası düzenlemenin eksikliği ile ilgili sorunları tartışarak başlamıştır. Önceki girişimlere de kısaca bakmıştır. İkinci uzman grubu birinci grubun bıraktığı yerden, “İntermodal Zincirde Entegre Hizmetler (ISIC)” projesi üzerine çalışmaya başlamıştır. Sonrasında grup 2005 yılında, intermodal taşımacılık için tek tip sorumluluk kuralları taslağı olan, içerisinde AB Taslak Düzenlemesi de bulunan İntermodal Sorumluluk ve Belgelendirme üzerine nihai raporunu sunmuştur. Bkz. **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.182-183; **Wilhelmsson E. Eftestol: “EU Intermodal Transport and Carrier Liability – Content and Context”**, Helsinki Legal Studies Research Paper No. 15, s.135-136
file:///C:/Users/Yunus%20Alhan/Downloads/SSRN-id2001905.pdf (E.T: 10.02.2019)

²⁸⁹ **Wilhelmsson E. Eftestol: “The Rotterdam Rules in a European Multimodal Context”**, JIML, Vol.16, 2010, s.279

<https://www.rotterdamrules.com/sites/default/files/Wilhelmson%20RR%20in%20a%20European%20Multimodal%20context.pdf>. (E.T: 24.02.2020); **Colebunders: Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime**, s.82; **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.181; **Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws**, s.223.

²⁹⁰ **Wilhelmsson: “EU Intermodal Transport and Carrier Liability - Content and Context”**, s.137.

²⁹¹ **Wilhelmsson: “The Rotterdam Rules in a European Multimodal Context”**, s.279.

²⁹² **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.184.

AB taslak düzenlemesi yalnızca AB içindeki uluslararası multimodal taşımada uygulanacak olup AB'ye üye ülkelerdeki iç taşıma için geçerli değildir²⁹³. Taslak düzenleme, eşyaların en az iki farklı taşıma türü ile taşınması amacıyla akdedilen sözleşmeler için geçerli olacak, bir taşıma sözleşmesi tekil taşımaya ilişkin konvansiyonlar kapsamında olduğu zaman geçerli olmayacak bir düzenlemedir²⁹⁴.

AB taslak düzenlemesinin 2. maddesi uyarınca taşıma sözleşmesinin tarafları, düzenlemenin sözleşmeye uygulanmayacağını beyan etmediği sürece, bu düzenleme tüm taşıma sözleşmelerine zorunlu olarak uygulanacaktır²⁹⁵.

AB Taslak Düzenlemesinde MTO, taşıma entegratörü olarak ifade edilmiştir²⁹⁶. Entegratörün eşyaları teslim aldığı zaman ile teslim ettiği zaman arasında meydana gelen zıya, hasar veya gecikmeden sorumlu olduğunu ifade etmiştir²⁹⁷. AB Taslak Düzenlemesi gecikmeyi de “*Teslimdeki gecikme, taşıma sözleşmesi taraflarınca açık bir şekilde kararlaştırılan zaman içerisinde ya da böyle bir kararlaştırma olmadığı zaman olayın özel şartlarıyla ilişkili olarak makul bir süre içerisinde eşyalar teslim edilmediği zaman meydana gelir.*” şeklinde izah etmiştir²⁹⁸.

Buradan anlaşılacağı üzere AB Taslak düzenlemesi tek tip bir sorumluluk rejimi öngörmüş, MTO'nun sorumluluğunun hukuki niteliğini kusursuz sorumluluk olarak değerlendirmiştir²⁹⁹.

AB Taslak Düzenlemesi uyarınca MTO ancak kaçınamayacağı ve sonuçlarını önlemeyeceği bir olayın gerçekleşmesi durumunda sorumluluktan kurtulabilmektedir³⁰⁰. Bunun haricindeki MTO'nun sorumsuzluk hallerine yer verilmemiştir.

²⁹³ AB Taslak Düzenlemesi m.1/1-a uyarınca taşıma sözleşmesi bir Taşıma Entegratörünün eşyaları bir ülkedeki bir yerden başka bir ülkedeki bir yere, üçüncü bir ülke üzerinden olsun veya olmasın, en az iki farklı taşıma türünü kullanarak taşımayı ve alıcıya teslim etme işini gerçekleştirmeyi veya gerçekleştirilmesini sağlamayı taahhüt ettiği bir sözleşmedir. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.185-186.

²⁹⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.186.

²⁹⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.82; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.187.

²⁹⁶ Kanaatimizce buradaki ‘Taşıma entegratörü’ terimi “İntermodal Zincirde Entegre Hizmetler”in genel amacını yansıtmak ve taslak düzenlemeyi diğer taşıma düzenlemelerinden ayırmak için seçilmiştir. Bununla birlikte, Taşıma Entegratörü ve Multimodal Taşıma Operatörü (MTO) arasında bir fark yoktur. Çünkü bu terim multimodal taşıma sözleşmesi akdeden ve sözleşmenin yerine getirilmesinden sorumlu olan bir kişi anlamına gelmektedir. Ayıntılı bilgi için bkz. **Wilhelmsson:** “*EU Intermodal Transport and Carrier Liability - Content and Context*”, s.153-155.

²⁹⁷ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.188; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.223; AB Taslak Düzenlemesi m. 8.1.

²⁹⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.223.

²⁹⁹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.82; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.188; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.223.

³⁰⁰ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.189; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.223.

AB Taslak Düzenlemesi uyarınca taşıma entegratörünün sorumluluğu eşyanın brüt ağırlığı üzerinden hesaplanacak şekilde zıya, hasar ve gecikme için 17 ÖÇH ile sınırlıdır³⁰¹. 2009 ISIC ise sorumluluk sınırlarının belirlenmesi adına 3 yol önermiştir³⁰². İlkinde, multimodal taşıma sözleşmelerinde taraflar sorumluluk sınırını “tek bir ana taşıma türüne” göre belirleyebilirler. İkincisinde, böyle açık bir tanımlamanın yapılmadığı durumlarda, multimodal taşımanın sorumluluk sınırı taşımanın “ana türüne” göre tespit edilecektir. Burada, multimodal taşımanın “ana türü” en uzun mesafeye göre belirlenecektir. Üçüncüsünde, “en uzun tür” ile ilgili anlaşmazlık olduğu durumlarda, mevcut sorumluluk sınırı olan 17 ÖÇH geçerli olacaktır³⁰³.

MTO’nun gecikmeden doğan sorumluluğu taşıma ücretinin iki katını geçemez³⁰⁴. Her iki sınırlama da eşyanın tam zıya için öngörülen sorumluluk sınırını aşmayacaktır. MTO ve gönderen AB Taslak Düzenlemesi’nde öngörülen sorumluluk sınırından daha yüksek bir sınır kararlaştırabileceklerdir³⁰⁵.

AB Taslak Düzenlemesi uyarınca MTO kendisinin veya yardımcılarının kastı ya da kasta eşdeğer kusuru durumunda sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacaktır³⁰⁶.

AB Taslak Düzenlemesi, UNCTAD/ICC Kurallarına dayanan 9 aylık bir zamanaşımı öngörmekte olup bu sürenin uzatılabilmesi mümkündür³⁰⁷.

Avrupa Birliği multimodal taşımaya ilişkin yeknesak bir sorumluluk rejiminin kurulması için çaba sarf etse de bu çabalar taslak oluşturmaktan öteye gidememiştir. AB Taslak Düzenlemesinde mevcut tekil taşımaya ilişkin konvansiyonlara nazaran eşya ilgililerinin daha yararına olacak şekilde kusursuz sorumluluk benimsenmiştir. AB Taslak Düzenlemesi bir yandan da MTO’yu korumaktadır. MTO düzenlemenin menfaatlerini karşılamayacağını tespit ederse, bu düzenlemenin multimodal taşıma sözleşmesine uygulanmasını engelleyebilecektir. Avrupa Birliği hukuk kurallarının üye ülkeler açısından yeknesaklaştırılmasına yönelik önemli bir deneyime sahip olup, öngördüğü kuralların uygulanması Avrupa Adalet Divanı’nın teminatı altındadır. Kuralların uygulanacağı coğrafi bölge olarak Avrupa Birliği tüm dünya göz önüne alındığında hayli küçüktür. Kuralların uygulanmasını müzakare edecek devletlerin sayısı da tüm dünya üzerindeki devletlere nazaran hayli azdır. Bu sebeple AB Taslak Düzenlemesinin uluslararası bir multimodal taşıma

³⁰¹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.192; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.224.

³⁰² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.193.

³⁰³ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.193.

³⁰⁴ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.83.

³⁰⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.83.

³⁰⁶ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.83.

³⁰⁷ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.83; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.194.

sorumluluk rejimi meydana getirebilmesi mümkün gözükmemektedir. Bu düzenleme daha sonraki düzenlemeler için önemli bir örnek teşkil edebilir.

1.3.4. Multimodal Taşımaya İlişkin Ulusal Hukuk Düzenlemeleri

1.3.4.1. Genel Olarak

Uluslararası multimodal bir düzenleme yapılamadığından özellikle yeri belirlenemeyen zarar durumunda multimodal taşımaya uygulanacak hukuku belirlemek önemlidir. Bu tür durumlar için bazı ülkeler ulusal mevzuatlarına hükümler ekleyerek çözüm üretmeye çalışmışlardır. Hollanda, Almanya, Çin, Hindistan, Güney Kore, Arjantin, Brezilya, Meksika, Tayland örnek olarak sayılabilir³⁰⁸. Çalışmamız kapsamında ilk olarak Kıta Avrupası'ndaki ülkelerin hukuk sistemlerine değinilecektir.

Hollanda sistemi, multimodal taşımanın ilk ulusal düzenlemesi olduğundan önem arz etmektedir. 6102 sayılı TTK, multimodal taşımayı 1998 tarihli “*Taşıma Hukuku Reform Kanunu*” (Transportrechtsreformgesetz-TRG) ile HGB'ye dahil edilen düzenlemeleri mehzaz olarak 902 ilâ 905. maddeleri arasında taşımaya ilişkin genel TTK hükümlerine ve tekil taşımayı düzenleyen hukuk normlarına atıfta bulunmak sureti ile düzenlediğinden³⁰⁹ Alman sistemi de ele alınacaktır. Bunun yanı sıra, dünya ticaretinde önemli rol oynayan Çin, Hindistan ve Güney Kore'de mevcut olan ulusal düzenlemeler tartışılacaktır.

1.3.4.2. Kıta Avrupası Hukuk Düzenlemeleri

1.3.4.2.1. Hollanda

Hollanda, 1991 yılında taşıma hukuku reform kanunu ile taşıma hukukuna ilişkin önemli değişiklikler yapmıştır³¹⁰. Taşıma hukuku, Hollanda Medeni Kanununun (DCC) 8. kitabında düzenlemiştir. Bu kitabın 40 ilâ 52. maddeleri multimodal taşıma sözleşmesiyle ilgili hükümler yer almaktadır. Bu hükümler içerisinde, 40 ilâ 43. maddeler, multimodal taşımanın temel hükümleri olarak kabul edilmektedir³¹¹. Bu maddeler dışındaki hükümler daha çok multimodal taşıma belgesiyle ilgilidir.

DCC m. 8/40 multimodal taşıma sözleşmesini: “*Multimodal eşya taşıma sözleşmesi, MTO'nun eşyaları kısmen deniz, iç su yolu, karayolu, demiryolu, hava, boru hattı veya başka*

³⁰⁸ Mevcut ulusal multimodal düzenlemeler hakkında daha fazla bilgi için bkz. UNCTAD: “*Implementation Of Multimodal Transport Rules, Comparative Table*”, UNCTAD/SDTE/TLB/2/ Ek.1 (2001), https://vi.unctad.org/resources-mainmenu-64/digital-library?task=dl_doc&doc_name=sdte-tlb-2-add1_en (E.T: 24.02.2020)

³⁰⁹ **Değirmenci:** Multimodal İşletici s.283; **Adigüzel:** MTO, s.61.

³¹⁰ **Adigüzel,** MTO, s.57.

³¹¹ **Adigüzel,** MTO, s.57; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.39.

*taşıma yöntemi ile gönderilene taşımalarının, tek bir sözleşme altında gerçekleştirmesi anlamına gelir.” şeklinde tanımlanmaktadır*³¹². Bu tanım, MTC ile benzerdir, ancak uygulamanın kapsamını boru hattı ile taşımaya kadar genişletir. DCC’nin multimodal taşımaya ilişkin hükümleri, taraflar ikiden fazla taşıma türü içeren bir taşıma sözleşmesi imzaladıklarında uygulanır³¹³.

DCC m.8/41, multimodal taşıma sözleşmesinde, 1975 ICC Kurallarına paralel şekilde taşımanın her bir aşamasının o aşamada geçerli olan yasal düzenlemelere tabi olmasını sağlayan ağ sistemini kabul etmektedir³¹⁴. Ancak bu durumda zarar yerinin belirlenememesi ya da zamanla gelişen bir zarar olduğu durumda hangi kuralların geçerli olacağı sorusu ortaya çıkmaktadır. DCC m.8/42 uyarınca; MTO, zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayın yerinin belirlenemediği durumlarda, zararın meydana geldiği taşıma aşamasından sorumlu olmadığını ispat etmediği sürece, meydana gelen zarardan sorumludur³¹⁵. DCC m. 8/43 uyarınca bu sorumluluğu, ona en üst düzeyde sorumluluk yükleyen taşıma aşamasının kurallarına göre belirlenecektir³¹⁶.

Zamanaşımına ait hususlara DCC’nin 1722. maddesinde yer verilmiş olup, zarar yerinin belirlenebilir olup olmamasına göre farklı zamanaşımı sürelerinin uygulanacağı belirtilmiştir³¹⁷. DCC m.1722/2 yeri belirlenemeyen zarar durumunda, davacı için en uygun olan zamanaşımı süresinin uygulanmasını öngörür³¹⁸. Bu süre sınırı, farklı taşıma türlerine uygulanan kurallar içerisindeki en uzun süre olabilir.

1.3.4.2.2. Almanya

25 / 06 / 1998 tarihli TRG yürürlüğe girmeden önce, Alman Hukukunda multimodal taşımayı özel olarak düzenleyen hükümler yoktu. Taşımanın ana ayağını oluşturan taşıma türünün tüm taşımaya uygulanacağı kabul edilmekteydi³¹⁹. TRG 1 Temmuz 1998’de yürürlüğe girdiğinde TRG uyarınca değiştirilen HGB’ye multimodal taşımaya ilişkin § 452 vd. hükümler dâhil edildi³²⁰. HGB multimodal taşımayı değişik tür araçlar ile taşıma başlığında ifade ederek, bu başlık altında multimodal taşıma sözleşmesi, bilinen zarar yeri, zarar

³¹² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.12,40; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.230.

³¹³ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.167.

³¹⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.40; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.230.

³¹⁵ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.40; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.231.

³¹⁶ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.110.

³¹⁷ **Adıgüzel,** MTO, s.57; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.233.

³¹⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.232.

³¹⁹ **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport Kapitel 1. Einleitung*, Knr.11-13; **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.10.

³²⁰ **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.9.

bildirimi, zamanaşımı, değişik tür araçlarla taşınma eşyası taşınması ve hilafına sözleşmelere yer vermiştir³²¹.

HGB § 452 uyarınca, bilinmeyen zarar yeri durumunda tek tip sorumluluk sisteminin esas alınacağı belirtilmiştir³²². Bu durumda multimodal taşımanın bir ayağı denizyolu taşımayla gerçekleştirilse, hukuki ihtilaf HGB'nin deniz ticaretinin düzenleyen 5. kitabına göre değil, taşıma işleri başlıklı HGB § 407-450 hükümlerine göre çözülecektir³²³.

HGB § 452a, zarar yerinin belirlenebilir olması durumunda ise ağ sorumluluk sisteminin uygulanabileceği belirtmiştir³²⁴. Tek tip sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarılama sorumluluk sisteminin HGB açısından da benimsendiğini söylemek yerinde olacaktır. Bilinmeyen zarar yeri ile ilgili olarak tek tip sorumluluk sistemi kabul edilmişken, bilinen zarar yeri ile ilgili olarak, multimodal taşıma operatörünün ilgili taşıma aşamasına göre sorumlu olduğu ağ ilkesi muhafaza edilmiştir.

HGB § 452b zarar yerinin bilinip bilinmemesine bakılmaksızın eşyaya ilişkin zıya, hasar ve gecikme kavramlarının HGB § 438'deki gibi ele alınıp uygulanmasını şart koşturmaktadır.

Zarar yerinin belirli olması durumunda HGB § 431 azami bir sorumluluk tutarı belirlemekte ve MTO'nun eşyalardaki kayıp veya hasar durumunda sorumluluğunun zayi olmuş veya hasar görmüş eşyaların brüt ağırlığı başına³²⁵ 8,33 SDR tutarı ile sınırlandığını ve teslimattaki bir gecikme için MTO'nun sorumluluğunun eşyaların üç katına eşit bir miktarla ile sınırlı olduğunu belirtmektedir³²⁶. Taraflar ayrıca bu sınırdan daha yüksek ya da daha düşük bir miktarı sözleşme ile belirleyebilirler. Zarar yerinin belirlenebilir olması durumunda ise ilgili taşıma aşamasını düzenleyen uluslararası düzenleme veya ilgili kanun hükmü uygulanacaktır. Gecikme durumunda MTO'nun sorumluluğu HGB § 431/3 uyarınca taşıma ücretinin üç katını geçemez.

³²¹ Adigüzel, MTO, s.59.

³²² Schmidt, Herber: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr. 42; Koller in Prölss/Martin: *Versicherungsvertragsgesetz 3. Teil- Verkehrshaftungs- und Speditionsversicherung 850. Grundzüge der Verkehrshaftung und ihre Versicherung (Koller Prölss/ Martin, VVG) 31 Überarbeitete Auflage*, , Knr.14; Besong: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.233.

³²³ Adigüzel, MTO: s.59.

³²⁴ Besong: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.234; HGB §452b büyük ölçüde başka kanunlara yollama yapan bu nedenle çerçeve hüküm diyebileceğimiz yapıdadır. Bkz. Hauschka E. Cristoph / Moosmayer, Klaus / Lösler, Thomas: *Corporate Compliance- Haftungsvermeidung im Transportgewerbe(Wojtek/Krug, Corporate Compliance)* , 3. Auflage, C.H. BECK, 2016, Knr. 60

³²⁵ HGB § 431/1-2.

³²⁶ Besong: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.234; Ancak bu tutarlar ayrıntılı müzakerelerden sonra yapılan bir anlaşma ile değiştirilebilir. CMR'nin 8,33 ÖÇH olan limiti, taşıyıcı ve eşya menfaat sahipleri arasında bir uzlaşma olarak yaygın şekilde kullanılmaktadır. Bu nedenle, bu limit dikkate değer bir limit değeridir.

HGB § 452b uyarınca, eşyanın zayı olması hasar görmesi veya teslim süresinin aşılması nedeniyle alacak hakkının zamanaşımına uğraması için, teslim süresi dikkate alınacaksa, alıcıya teslim zamanı esastır. Zarar yerinin bilinmesi durumunda zamanaşımına ilişkin HGB § 439 uygulama alanı bulacaktır. Zamanaşımı bir yıl, kasıt ya da zararın olacağı bilgisiyle pervasızca hareket durumunda ise üç yıl olarak belirlenmiştir³²⁷.

Multimodal taşıma sözleşmesi taraflarının, HGB § 452d uyarınca, multimodal taşımanın bir ayağı için zorunlu olan ve Almanya tarafından kabul edilmiş uluslararası bir konvansiyonun hükümlerinin uygulanmasını engelleyen anlaşmalar geçersizdir. Bununla birlikte, HGB § 452d uyarınca, multimodal taşıma sözleşmesi tarafları, HGB § 452b’de yer alan zamanaşımına ilişkin hükmün aksine düzenleme yapabilecekleri gibi, bilinen zarar yerine ilişkin HGB §452b hükmünden ziyade, HGB’nin taşıma sözleşmesini düzenleyen dördüncü kitabının birinci bölümündeki genel hükümleri uygulayabileceklerdir³²⁸.

1.3.4.2.3. Türkiye

Türk hukukunda ise 6102 sayılı TTK’nın Taşıma İşleri başlıklı üçüncü kitabının “Değişik Tür Araçlar ile Taşıma” başlıklı dördüncü kısmının 902-905. maddelerinde HGB § 452, § 452a, § 452b hükümlerini mehz alarak multimodal taşımayı düzenlenmektedir.

TTK’nın 902. maddesi, HGB § 452 ile uyumlu bir şekilde multimodal taşımayı düzenlemekte olup, multimodal taşıma sözleşmesine TTK m. 850- 893 hükümlerinin uygulanabilmesi için sağlanması gereken şartlara yer vermektedir.

TTK m.903 multimodal taşımada zararın gerçekleştiği taşıma türünün belirlenmesi durumunda ilgili taşıma türüne ilişkin normun uygulanacağını belirtmektedir³²⁹. TTK’nın 903. maddesi uyarınca, zararın gerçekleştiği taşıma türünün belirlenemediği durumlarda ise, MTO’nun sorumluluğunun tesisinde, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen TTK’nın taşıma sözleşmesine ilişkin genel hükümlerin uygulanacağı değerlendirilmektedir³³⁰.

TTK’nın 904. maddesi, ziya, hasar veya gecikme zararlarına ilişkin talep haklarının kullanılmasında zarar yerinin bilinip bilinmemesine bağlı olmaksızın riayet edilmesi gereken bildirim süreleri için, TTK m.889’un geçerli olacağını belirtmiştir.

TTK m.904/2, zamanaşımı açısından teslim tarihinin esas alındığı durumlarda, talep hakkının en erken TTK m.855’te belirtilen sürelerde zamanaşına uğrayacağı belirtmektedir³³¹. TTK’nın 855. maddesi uyarınca taşıyıcının sorumluluğa ilişkin her türlü zarar taleplerini

³²⁷ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.234.

³²⁸ **Adıgüzel:** *MTO*, s.60.

³²⁹ **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.277.

³³⁰ **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.272.

³³¹ **Adıgüzel:** *MTO*, s.62.

içeren davanın, eşyanın teslim edildiği veya teslim edilmesi gereken³³² tarihten itibaren bir yıl içerisinde açılması gereği düzenlenmektedir. Aynı maddede bir yıllık zamanaşımı süresinin uygulanamayacağı hallere de yer verilmiştir.

TTK'nın 905. maddesi taşınma eşyasının taşınmasının multimodal taşıma sözleşmesinin konusu olması halinde, bu taşımalara TTK'nın dördüncü kitabın üçüncü kısmındaki taşınma eşyasına ilişkin hükümlerin uygulanacağını belirtmektedir. Taşınma eşyası çalışmamız kapsamında olmadığından, TTK'nın 902-904. maddeleri inceleme konusu olacaktır.

1.3.4.3. Diğer Ülkelerin Ulusal Hukuk Düzenlemeleri

1.3.4.3.1. Çin

Çin'de multimodal taşımaya uygulanabilir üç düzenleme söz konusudur. Bunlar, 1993 tarihli Deniz Ticaret Kanunu'nun Dördüncü Bölümü Sekizinci Kısım'ndaki multimodal taşımalarla ilgili hükümler, 1997 tarihli Konteynerle Uluslararası Multimodal Eşya Taşımaya İlişkin Tüzük ve 1999 tarihli Sözleşmeler Kanunu'dur³³³. 1993 tarihli Deniz Ticareti Kanunu'ndaki denizyolu taşıması ve 1997 tarihli Konteynerle Uluslararası Multimodal Eşya Taşımaya İlişkin Tüzük'teki konteynerler ile ilgili hükümler hariç multimodal taşımaya 1999 tarihli Sözleşmeler Kanunu uygulanır³³⁴. Esasen, 1999 Sözleşmeler Kanunu'nun ilgili hükümleri tüm taşıma sözleşmelerine ve multimodal taşımaya uygulanır. Ancak bu Kanunun 123. maddesi uyarınca, multimodal taşımada denizyolu ile taşımanın söz konusu olması halinde 1993 tarihli Deniz Ticareti Kanunu uygulama alanı bulacaktır³³⁵. Böylelikle karayolu, demiryolu ve havayolunu kapsayan multimodal taşıma 1999 Sözleşmeler Kanunu kapsamındadır.

1993 Deniz Ticareti Kanunu deniz ayağı olan multimodal taşımaya uygulanır. 102 ilâ 106. maddeleri arasında multimodal taşımanın tanımından sorumluluk rejimine kadar multimodal taşımayla ilgili hükümler bulunur³³⁶. Multimodal taşıma operatörü, multimodal taşıma sözleşmesi, belgesi ve sorumluluk süresi ile ilgili hükümler özellikle UNCTAD/ICC Kurallarına benzerlik göstermektedir³³⁷.

Sorumluluk esası olarak m. 105 hükmü ile ağ sorumluluk sistemini kullanır. Zarar yeri belirlendiğinde o taşıma safhasını düzenleyen kuralların uygulanacağını ifade eder. Bunun

³³²Burada kanun koyucu açıkça gönderilene teslim edilme ifadesini kullandığından eşyanın tevdi edildiği durumlarda gönderilenin haberi yoksa eşya teslim edilmiş sayılmayacaktır.

³³³**Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.234; **Adıgüzel:** *MTO*, s.63.

³³⁴**Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.234; **Adıgüzel:** *MTO*, s.63.

³³⁵**Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.234-235.

³³⁶**Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.235; **Adıgüzel:** *MTO*, s.63.

³³⁷**Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.235; **Adıgüzel:** *MTO*, s.64.

yanında, sadece sorumluluk ve sınırlar ile ilgili hükümlerin uygulanacağını belirtir. Zarar yeri belirlenemediğinde MTO'nun sorumluluğu kanundaki taşıyan sorumluluğunu düzenleyen hüküm tarafından belirlenir³³⁸. Taşıyanın sorumluluğu LVK ile aynı şekilde düzenlenmiştir. LVK'dan farklı olarak gecikme için de sorumluluk öngörülmüştür. Eşyaların değeri gönderen tarafından açıklanmamış ya da daha yüksek bir sınır taşıyan ve gönderen tarafından kararlaştırılmamış ise sınırlar zayi olan ya da hasar gören eşyalar için ünite ve paket başına 666,67 ÖÇH ve eşyaların brüt ağırlığının her bir kilosu için 2 ÖÇH'ye sabitlenmiştir³³⁹. Taşıyanın teslimdeki gecikme için sorumluluğu eşyalara ödenen navlun ücretine eşittir³⁴⁰.

1997 tarihli Konteynerle Uluslararası Multimodal Eşya Taşınmasına İlişkin Tüzük konteynerlerdeki eşyaların uluslararası multimodal taşınmasına uygulanır. Düzenleme kendisini eşyaların konteynerlerde denizyolu, iç su yolu, karayolu ve demiryolu ile taşınmasına sınırlamıştır³⁴¹. Bu düzenleme konteynerler ile olan uluslararası multimodal taşımaya uygulandığından havayolu taşınmasını kapsamaz³⁴². Diğer bir deyişle, konteynerlerin MTO tarafından himayesine alındığı bir ülkedeki bir yerden başka bir ülkede olan belirlenmiş bir teslim yerine taşınması halinde bu düzenleme uygulama alanı bulacaktır.

1997 tarihli Konteynerle Uluslararası Multimodal Eşya Taşınmasına İlişkin Tüzük uyarınca, MTO eşyaları taşımak için himayesinde bulundurduğu süre boyunca meydana gelen zarardan sorumludur. Zarar yeri belirlenebilir olduğunda, ilgili taşıma aşamasını ilişkin kurallar ve düzenlemeler uygulanır. Zarar yeri belirlenmediğinde düzenlemenin 4. maddesi tüm taşımaya uygulanır.

1999 Sözleşmeler Kanunu 4. Bölümü'nün 17. Kısmı multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanır. 317 ilâ 321. maddelerinde multimodal taşıma için ilgili hükümler vardır. Bu Kanunun kapsamı Deniz Ticaret Kanunu ve Konteynerle Uluslararası Multimodal Eşya Taşınmasına İlişkin Tüzük tarafından düzenlenmeyen multimodal taşımalar³⁴³. Bu anlamda sadece kara ve hava esaslı multimodal taşımaya uygulanır.

MTO zarar yerinin belirli olmaması halinde meydana gelen zararlardan bu kanun uyarınca sorumlu olup, zararın mücbir sebep, eşyanın doğal niteliği ve gönderen ya da gönderilenin kusuru ile ortaya çıktığını ispat etmedikçe sorumluluktan kurtulamaz³⁴⁴.

³³⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.235; **Adıgüzel:** MTO, s.64.

³³⁹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.235; **Adıgüzel:** MTO, s.64.

³⁴⁰ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.236.

³⁴¹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.236.

³⁴² **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.236.

³⁴³ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.237.

³⁴⁴ **Adıgüzel:** MTO, s.60.

1.3.4.3.2. Hindistan

Eşyaların Multimodal Taşınmasına İlişkin Kanun, Hindistan'da 1993 yılında yürürlüğe girmiştir ve daha sonrasında 2000 yılında Eşyaların Multimodal Taşınmasına İlişkin Değişiklik Kanunu ile değiştirilmiştir. Eşyaların Multimodal Taşınmasına İlişkin Değişiklik Kanunu multimodal taşımayı düzenleyen tek tip bir kural kümesi sağlamakla birlikte, uluslararası nitelik taşımaktadır³⁴⁵.

Kanun; giriş, multimodal taşımanın düzenlenmesi, multimodal taşıma belgesi, MTO'nun sorumlulukları ve yükümlülükleri ve çeşitli hususlar olmak üzere beş ayrı bölümden oluşmaktadır³⁴⁶. Bununla birlikte, kanun hükümlerinin esas olarak MTC ve UNCTAD/ICC Kurallarına dayandığını belirtmekte fayda vardır.

İlk olarak kanun açık bir şekilde, eşyaların Hindistan'daki herhangi bir yerden Hindistan'ın dışındaki bir yere birden fazla taşıma türüyle bir multimodal taşıma sözleşmesine dayanarak gerçekleştirilmesi ve bununla bağlantılı hususları düzenlediğini belirtir³⁴⁷. Akabinde “eşyaların Hindistan'da bulunan bir yerden eşyaların teslim edileceği Hindistan'ın dışındaki bir yere kadar en az iki farklı taşıma türü taşınması” olarak multimodal taşımanın, “multimodal taşıma operatörünün ücret karşılığında multimodal taşımayı taahhüt ettiği bir sözleşme olarak” multimodal taşıma sözleşmesinin tanımını vermiştir³⁴⁸.

Kanunda uyarılama sorumluluk sistemi benimsediğinden, kanun hükümleri hem yeri belirli olan hem de yeri belirli olmayan zarar durumlarında MTO'nun sorumluluğunu kapsamaktadır. Sorumluluğun sınırlanmasında ise yeri belirli olmayan zarar durumunda MTO'nun sorumluluğu ünite veya koli başına 666,67 ÖÇH, kilogram başına 2 ÖÇH'dir³⁴⁹. Yeri belirli olan zarar durumunda ise MTO'nun sorumluluk sınırı, ilgili taşıma aşamasının düzenleyen hükümlere tabi olarak belirlenecektir³⁵⁰.

1.3.4.3.3. Güney Kore

Kore deniz ticareti hukuku, Kore Ticaret Kanunu'nun (KCC) Deniz Ticaret Hukuku başlıklı 5. kitabında düzenlenmiştir. Multimodal taşımaya dair yeni bir hüküm 3 Ağustos 2007'de yürürlüğe girmiştir ve KCC'nin 816. maddesinde MTO'nun sorumluluğunu

³⁴⁵ Adıgüzel: MTO, s.64; Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.42.

³⁴⁶ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.42.

³⁴⁷ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.42.

³⁴⁸ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.42.

³⁴⁹ Adıgüzel: MTO, s.65.

³⁵⁰ Adıgüzel: MTO, s.65.

düzenlemektedir³⁵¹. 816. maddenin KCC'nin Deniz Ticareti Hukuku kitabında yer aldığı ve yalnızca deniz taşımasını içeren multimodal taşımada geçerli olduğu belirtmek lazım gelmektedir.

KCC, sorumluluk için ağ sistemini kabul etmekte ve zararın gerçekleştiği yerin belirlendiği durumlarda MTO'nun sorumluluğunun, zıya ya da hasarın meydana geldiği taşıma aşamasına uygulanacak düzenleme ile belirleneceğini ifade etmektedir³⁵². KCC ayrıca, yeri belirlenememiş bir zarar durumunda olarak taşımanın asıl taşıma safhası olarak kabul edilecek taşıma türüne uygulanacak düzenlemenin tüm taşımaya uygulanacağını belirtir. Diğer bir deyişle yeri belirlenemeyen bir zarar durumunda MTO, ortaya çıkan zarardan, taşıma mesafesi bakımından taşıma aşamaları içerisinde en uzun olan taşıma türüne uygulanacak hukuka göre sorumludur³⁵³. KCC, havayolu ile eşya taşımalarında uygulanacak sorumluluk sınırının yüksek olması bunun deniz yolu ile taşımalara uygulanmasının hakkaniyetli olmayacağı düşüncesiyle, sınırlama miktarını ayrı bir taşıma türüne uygulanacak düzenlemeye bırakmadan sabitlemek için özel bir hüküm içermiştir³⁵⁴. Bu hüküm uyarınca havayolu taşımanın en uzun taşıma aşaması olduğu durumlarda, taşıyıcının sınırlama miktarı kg başına 8,33 ÖÇH olarak belirlenir³⁵⁵.

³⁵¹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.43.

³⁵² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.111; **Kim, Hyeon; Sr Choi:** *Korean Maritime Law Update: 2010*, Journal of Maritime Law&Commerce, Vol.42 No.3, July, 2011, s.433-436, bkz.

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc42&div=25&id=&page=> (E.T. 14.02.2020)

³⁵³ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.111-112.

³⁵⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.112.

³⁵⁵ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.112.

İKİNCİ BÖLÜM

MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

2.1. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Multimodal taşıma sözleşmesinin taşıma sözleşmesinden daha çok taşıtma sözleşmesi olduğu, bu sebeple taşıma işleri komisyoncusunun gönderenden alacağı ücret karşılığında eşyanın taşınmasını üstlendiği tam iki tarafa borç yükleyen ivazlı iş görme amacı güden taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi³⁵⁶ olarak nitelendirilmesi gerektiğine yönelik görüşler mevcuttur³⁵⁷. TTK'nın taşıma işleri komisyoncusu ve taşıyıcıya ilişkin hükümleri göz önüne alındığında, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde “taşıtma”³⁵⁸, taşıma sözleşmesinde ise “taşıma” ifadesi iki kavram arasındaki farkın temel nedenidir. Taşıma işleri komisyoncusu eşyaların bir yerden başka yere götürülmesini sağlamak için taşıyıcıyla taşıma sözleşmesi yapmayı taahhüt ederken, taşıyıcı ise gönderen ile yaptığı sözleşme uyarınca eşyayı taşımayı taahhüt etmektedir³⁵⁹. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi bir sonuç borcu söz konusu olmayan, eşyanın taşınması ve taşıma işinin örgütlenmesi ve ücretin ödenmesi ile tamamlanan bir sözleşme olduğu halde taşıma sözleşmesi, eşyanın bir noktadan diğer bir noktaya, taşıyıcı tarafından taşınması ve gönderilene teslim edilmesiyle tamamlanan bir sözleşmedir.

Kanaatimizce multimodal taşıma sözleşmesi, “*taşıyıcının asli ediminin eşyayı varma yerine götürmek ve orada gönderilen teslim etmek, gönderenin asli ediminin ise taşıyıcıya taşıma ücretini ödemek olduğu*” tam iki tarafa borç yükleyen bir taşıma sözleşmesidir.³⁶⁰ Bu sebeple ilk olarak taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği belirlemek multimodal taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini belirlemek adına önemlidir.

³⁵⁶ **Alhan:** “*Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi*”, s.1143-1148.

³⁵⁷ Lord Diplock sözleşmenin ulusal hukuklarla çatışma riskini azaltmak adına taşıtma sözleşmesi olması gerektiğini ifade etmektedir. Schmitthoff ise bu sözleşmenin bir taşıtma sözleşmesi olduğunu ileri sürmektedir. MTO'un sorumluluğu fiili taşıyıcıları seçmede makul dikkat göstermektir. Böylece, bir taşıtma sözleşmesi olarak, bu sözleşmeye farklı emredici konvansiyonlar uygulanmayacaktır. Bkz. **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.43-44.

³⁵⁸ Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden bahsedilmek için eşya taşıtma faaliyeti ücretle birlikte asli edimdir Taşıtma, eşyanın taşınması için yapılması gereken her türlü işlemin yapılması diğer bir deyişle taşıma işinin örgütlenmesi anlamına gelmektedir. **Akdeniz, Umut:** *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2013, s.9.

³⁵⁹ **Arkan, Sabih,** *Taşıma İşleri Komisyoncusu Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.37, S.1,1980, s.313, **Atabek:** *Eşya Taşıma Hukuku*, s.31; **Şamlı, Yetiş, Kübra:** *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu (Taşıyanın Sorumluluğu)*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013,s.15-16

³⁶⁰ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.54.

Taşıma sözleşmesinin konusu, taşıma işinin görülmesi olduğundan, bu sözleşme, iş görme amacı güden bir sözleşmedir³⁶¹. İş görme amacı güden sözleşmeler hizmet, eser (istisna), vekâlet sözleşmesi olarak sayılabilir.

Vekâlet sözleşmesi Türk Borçlar Kanunu (TBK) m.502 uyarınca; “*vekilin vekâlet verenin bir işini görmeyi veya işlemini yapmayı üstlendiği*” sözleşmedir³⁶². TBK m.503 uyarınca; vekâlet sözleşmesinde ücret zorunlu unsur olmayıp, taşıma sözleşmesinde zorunlu unsurdur³⁶³. Bununla birlikte, TBK m.502/3 uyarınca; vekâletin ivazlı olması mümkündür³⁶⁴. TBK m.506/1 uyarınca; vekâlet sözleşmesinde vekil, vekâlet borcunu “*vekile yetki verildiği veya durumun zorunlu ya da teamülün mümkün kıldığı haller*” haricinde bizzat ifa etmekle yükümlü³⁶⁵ olduğu halde, TTK uyarınca, taşıyıcı bu borcunu bizzat ifa ile yükümlü değildir³⁶⁶. Bu sebeplerden ötürü her ne kadar İsviçre Borçlar Kanunu m. 440/2 ile 6098 sayılı TBK m. 431/2 uyarınca taşıma sözleşmelerinde boşluk bulunan durumlarda, vekâlet sözleşmesi hükümleri uygulanacağından bahisle taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi olduğunu ifade eden görüşler olsa da³⁶⁷ taşıma sözleşmesini vekâlet sözleşmesi olarak nitelendirmek olanaksızdır³⁶⁸.

Hizmet sözleşmesi TBK m.393 uyarınca; “*işçinin işverene bağımlı olarak belirli veya belirli olmayan süreyle iş görmeyi ve işverenin de ona zamana veya yapılan işe göre ücret ödemeyi üstlendiği*” bir sözleşmedir³⁶⁹. Kanun koyucu sözleşme tanımında sözleşmenin asli unsurları “*işveren bağımlı belirli veya belirli olmayan süre iş görme ve ücret*” olarak belirlemiştir Ücret unsuru taşıma sözleşmesinde de asli unsurdur. Bununla birlikte, taşıma sözleşmesinde zaman kavramı da önemlidir. TTK’nın “*Taşıma Süresi*” başlıklı 873. Maddesi uyarınca; “*taşıyıcı eşyayı kararlaştırılan sürede, bir süre kararlaştırılmamışsa şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde, teslim etmekle*

³⁶¹ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* s.29; **Kaya Arslan:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, İÜHF., C. 56, S. 1-4, İstanbul, 1998, ss.239- 267; s.239, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/95746> (E.T.:01.09.2020)

³⁶² **Tekin, Safa Murat:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s.16.

³⁶³ **Gölcüklü:** *Hava Hukuku*, s.10; **Tüzüner, Özlem,** *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, TBB Dergisi (101), 2012, s.185.

³⁶⁴ 6098 Sayılı TBK Madde 502/3: Sözleşme veya teamül varsa vekil, ücrete hak kazanır. **Tüzüner:** *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, s.184.

³⁶⁵ **Tüzüner,** *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi* s.186.

³⁶⁶ **Karan:** *CMR Şerhi*, s.123; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.57; **Değirmenci:** *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, s.73.

³⁶⁷ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.30; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.45; **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, s.19; **Atabek:** *Eşya Taşıma Hukuku*, s.32.

³⁶⁸ Aynı yönde bkz. **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.41.

³⁶⁹ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.15.

yükümlüdür.” Bu yönüyle iki sözleşmenin birbirine benzediğini ifade etmemiz mümkün olsa da,³⁷⁰ hizmet sözleşmesinin tanımında yer alan “işverene bağımlılık” ifadesini taşıma sözleşmesi açısından değerlendirmemiz gerekmektedir. İşçinin edimini bizzat yerine getirme yükümlülüğü bulunurken; taşıyıcının böyle bir yükümlülüğü söz konusu değildir³⁷¹.

TBK m.470’e göre eser sözleşmesi, “*yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği*” bir sözleşmedir. Eser sözleşmesinde tanımından da anlaşılacağı üzere gerçekleştirilen faaliyetten ziyade, bu faaliyetin sonucunda ortaya çıkan sonuç önem arz etmektedir³⁷². Taşıma sözleşmesindeki taşıma edimi ve sonrasında taşınan eşyanın teslim edilmesi, eser sözleşmesindeki meydana getirme edimi ve meydana getirilen eserin teslim edilmesine benzemektedir³⁷³. Bu sebeple taşıma sözleşmesi hukuki nitelik itibarıyla iş görme amacı güden sözleşmelerden eser sözleşmesine daha yakındır³⁷⁴.

Kanaatimizce TTK’da özel olarak düzenlenmiş taşıma sözleşmesine eser sözleşmesini düzenleyen hükümler bu sözleşmeye tamamlayıcı olarak uygulanmalıdır³⁷⁵.

Multimodal taşımada yükleme, depolama, gümrükleme, aktarma gerektiğinde ambalajlama gibi tekil taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının bu yükümlülükleri kabul ettiği takdirde sorumlu olduğu tali yükümlülükler MTO’nun asli ediminin içerisinde³⁷⁶. Multimodal taşıma sözleşmesi, taşıma sözleşmesinin temel özelliklerine sahip olsa³⁷⁷ da, anılan yükümlülükler göstermektedir ki, tekil taşıma sözleşmelerinin yapısı multimodal taşıma sözleşmesini tam anlamıyla yansıtmamaktadır. Bu sebeple tekil taşıma sözleşmeleri

³⁷⁰ Aynı yönde bkz. **Atabek**: *Eşya Taşıma Hukuku*, s.33; **Zeyneloğlu**: *Taşıma Hukuku*, s.20.

³⁷¹ **Zeyneloğlu**: *Taşıma Hukuku*, s.20.

³⁷² **Akdeniz**: *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s.46; **Gölcüklü**: *Hava Hukuku*, s.10.

³⁷³ **Adıgüzel**: *Taşıma Hukuku*, s.41; **Tüzüner**: *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, s.187; **Ülgen**: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.47; **Aksoy**: *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.35.

³⁷⁴ **Arkan**: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.30; **Adıgüzel**: *Taşıma Hukuku*, s.41-42; **Akıncı**: *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.120; **Gölcüklü**: *Hava Hukuku*, s.11; **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.55; **Turhan, Gökhan**: *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, Onikilevha Yayınevi, 2016, İstanbul, s.39; **Atabek**: *Eşya Taşıma Hukuku*, s.34; **Yazıcıoğlu**: *Hamburg Kuralları*, s.33; **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu* 13-14; **Aksoy**: *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.37; **Tüzüner**: *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, s.190; **Ülgener, Fehmi**: *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, Der Yayınları İstanbul, 1991, s.19.

³⁷⁵ Aynı yönde bkz. **Ülgen**: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.46.

³⁷⁶ **Sopacı**: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.27-28.

³⁷⁷ Bu temel özellikler rızaya dayalı sözleşme olması ve tam üçüncü şahıs yararına sözleşme olması şeklinde ifade edilmektedir. Rızai sözleşme olması TTK m. 856/2’de açıkça hüküm altına alınmıştır. Ancak üçüncü şahıs yararına sözleşme olduğunu görüşüne katılmamaktayız. Gönderilenin, taşıma süreci boyunca, sözleşmeden dönme; taşıyıcıyı ibra etme; taşıma işini yarıda kestirip, geri dönülmesi yönünde talimat verme, ifayı talep etme yetkileri bulunmadığı gibi, gönderilen, ancak eşyanın teslim yerine varmasından sonra, haklarını taşıyıcıya ileri sürme yetkisine kavuşmaktadır. Bu sebeplerden ötürü taşıma sözleşmesi üçüncü şahıs yararına sözleşme olarak nitelendirilemez. Aynı yönde bkz. **Tüzüner**: *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, s.189; aksi yönde bkz. **Adıgüzel**: *MTO*, s.81.

için uygulanabilir nitelikte gördüğümüz eser sözleşmesi hükümlerinin multimodal taşıma sözleşmesine uygulanması sınırlı bir şekilde olacaktır.

Multimodal taşıma, eşyalarla ilgili sorumluluğun nasıl düzenleneceğiyle de yakından ilgili olduğundan, başta Alman hukuku³⁷⁸ olmak üzere pek çok hukuk sisteminde hukuki niteliği ile ilgili görüşlerin ortaya çıkmıştır. Bu görüşlerle birlikte uluslararası konvansiyonlar oluşturulmuş ve yine farklı görüşlerin etkisiyle bu konvansiyonların yürürlüğe girmesi mümkün olmamıştır³⁷⁹.

Multimodal taşıma sözleşmesi sözleşmenin esaslı unsurları kanun tarafından düzenlenmeyen isimsiz sözleşmelerdendir³⁸⁰. Bu sözleşmenin, münferit tekil taşıma sözleşmelerinin toplamından oluşan bileşik sözleşme olduğu³⁸¹, karma bir sözleşme olduğu ve kendine özgü (sui generis) bir sözleşme olduğu görüşleri mevcuttur.

2.1.1. Bileşik Sözleşme Görüşü

Bileşik sözleşmeler, hukuki nitelikleri farklı olan yasa koyucu tarafında kanunla düzenlenen en az iki sözleşme tipinin bu niteliklerini kaybetmeden kanunda öngörülme- yen şekilde birleşmesiyle meydana gelen sözleşmelerdir³⁸². Bu sözleşmelerinin içinde yer alan sözleşme türlerinin varlığı ve geçerliliği diğer sözleşmelerinin varlığını ve geçerliliğini etkilemektedir³⁸³. Bu sözleşmelerde farklı sözleşme türlerine ait unsurların bir araya gelmesiyle meydana gelen sözleşmeler olmayıp, birden fazla sözleşmenin her birinin bir bütün olarak bir araya geldiği sözleşmelerdir³⁸⁴.

Bileşik sözleşme görüşüne göre multimodal taşıma sözleşmesi içerisinde yer alan tekil taşıma sözleşmelerinin toplamıdır. Multimodal taşımadaki taşıma safhaları için ayrı bir taşıma

³⁷⁸Başlangıçta, Alman hukukunda herhangi bir hüküm bulunmadığından, multimodal taşımaya ilişkin bir sözleşmenin hukuki açıdan nasıl sınıflandırılacağı açık değildi. Bazı durumlarda, taşıma, elleçleme, depolama ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerindeki unsurları kanunun öngörmediği bir şekilde bir araya geldiği karma bir sözleşme olarak kabul edilmiştir. Diğer bir görüşe göre multimodal taşıma sözleşmesi, taşımanın ana safhasını oluşturan taşıma ayağının tabi olduğu hukuka tabidir. Ayrıca, multimodal taşıma sözleşmesinin kendine özgü bir sözleşme olduğu (sui generis) tartışılmıştır. Bkz. **Ramming: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport Kapitel 1. Einleitung**, Knr. 6.

³⁷⁹**Sopacı: Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler**, s.30; **Adıgüzel: MTO**, s.81.

³⁸⁰**Oktay, Saibe: “İsimsiz Sözleşmelerin Geçerliliği, Yorumu Ve Boşluklarının Tamamlanması”**, İÜHFM, Yıl, Cilt 55, Sayı 1-2, 1996, s.263-265.

³⁸¹İsimsiz sözleşmeler, kanunda düzenlenmiş sözleşmelerden tamamen bağımsız halde veya kanundaki sözleşme tiplerinin bazı unsurlarının bağımsız şekilde bir araya gelmesi sureti ile oluştuğundan, bileşik sözleşmelerin isimsiz sözleşme olarak değerlendirilemeyeceği yönündeki görüş için bkz. **Eren, Fikret: Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, Yetkin Yayınları, 7. Baskı, Ankara, 2019, s.966; **Eren, Fikret: İsimsiz Sözleşmelere İlişkin Bazı Sorunlar**, Prof. Dr. Turgut Akıntürk’e Armağan, Beta Basım Yayın, İstanbul, 2008, s.100 vd.

³⁸²**Aral, Fahrettin/Ayrancı, Hasan: Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 13. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, s.66.

³⁸³**Tandoğan, Haluk: Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri Kendisine Özgü Yapısı Olan ve Karma Sözleşmeler, Satış ve Çeşitleri, Trampa Bağışlama (Özel Borç İlişkileri)**, C.I/1, 6. Baskı, İstanbul, 2008. s. 75-76; **Sopacı: Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler**, s.32.

³⁸⁴**Oktay, Saibe: İsimsiz Sözleşmelerin Geçerliliği, Yorumu Ve Boşluklarının Tamamlanması**, s.275; **Sopacı: Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler**, s.33.

sözleşmesi yapılmış gibi o taşıma safhasını düzenleyen taşıma hukuku kuralları geçerlidir³⁸⁵. Taşıma safhası ulusal sınırlar içerisinde gerçekleşiyorsa ulusal hukuk, uluslararası alanda gerçekleşiyor ise uluslararası konvansiyonlar uygulanacaktır³⁸⁶. Bileşik sözleşme görüşü, tek bir sözleşme ile zarar yerinin belirlenebilir olduğu hallerde bu zarar yerine ilişkin tekil taşımayı düzenleyen hukukun uygulanması esasına dayanmaktadır. Bu görüşe göre, eğer multimodal taşıma bileşik sözleşme olarak kabul edilmeseydi, her bir taşıma türü için ayrı sözleşme düzenlenmesini gerektiren kesintili taşıma olarak adlandırılacak ve multimodal taşımanın unsuru olan tek bir sözleşme söz konusu olmadığından multimodal taşımadan bahsedilemeyecektir³⁸⁷.

Bileşik sözleşme görüşüne göre, MTO multimodal taşımada kullanılan taşıma türlerinin taşıyıcılarının farklı özelliklerinin kişiliğinde birleştiği ve zarar yeri belirlenebilir olduğunda sorumluluğunun o taşıma türünün taşıyıcısıyla aynı olduğu kişidir³⁸⁸.

Bileşik sözleşme görüşünde zarar yerinin belirlenebilir olmadığı durumlarda tekil taşıma hukuku uygulanamaz. Bu görüşü savunanlar bu durumda en uygun sorumluluk düzenlemesini içeren taşıma türüne ilişkin hukukun uygulanmasını gerektiğini ileri sürmüşlerdir³⁸⁹. Bu görüşe göre MTO veya gönderen, diğer sorumluluk hükümlerinden faydalanmak istiyorlarsa zarar yerini ispat etmekle mükelleftirler³⁹⁰. Multimodal taşımada genellikle böyle bir durumun ispatı mümkün olmadığından bileşik sözleşme görüşü multimodal taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini açıklamada yetersiz kalmaktadır. MTO'nun bilinmeyen zarar yerine ilişkin sorumluluğu tekil taşımaya ilişkin hükümlerin uygulanması ile çözülemeyecektir³⁹¹.

Multimodal taşıma sözleşmesi için tekil taşımaya ilişkin düzenlemelerin uygulanması her zaman mümkün olmamaktadır. Bileşik sözleşme görüşüne göre zararın ihbar edilmesi hususu zararın meydana geldiği taşıma safhasına ilişkin tekil taşıma hükümleri tarafından düzenlenir. Zararın son taşıma aşamasında ortaya çıkmaması ve bu aşamanın sona ermesi durumunda zararı ihbar süresini düzenleyen özel hükümlere ihtiyaç vardır³⁹².

Bileşik sözleşme görüşüne göre taşıma türüne ilişkin hukuk multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacaktır. Multimodal taşıma sözleşmelerinde MTO her bir taşıma safhası için o taşımayı gerçekleştirecek alt taşıyıcılarla sözleşme akdededer. Bu durum alt taşıyıcıları

³⁸⁵ Adıgüzel: MTO, s.83.

³⁸⁶ Sopacı: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.33.

³⁸⁷ Adıgüzel: MTO, s.84.

³⁸⁸ Sopacı: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.37-39.

³⁸⁹ Adıgüzel: MTO, s.84.

³⁹⁰ Sopacı: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.41.

³⁹¹ Adıgüzel: MTO, s.84; Sopacı: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.42.

³⁹² Sopacı: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.41.

sözleşmenin tarafı haline getirmediği gibi gönderenin doğrudan alt taşıyıcılara başvurmasına engel olmaktadır. Multimodal taşıma sözleşmesi münferit taşıma sözleşmelerinin toplamı olarak görülürse, gönderenin alt taşıyıcılara doğrudan başvuru imkanı olacaktır ki, bu husus multimodal taşıma sözleşmesinin niteliği ile bağdaşmaz³⁹³.

Bununla birlikte, bileşik sözleşme görüşünde MTO ile gönderen arasında multimodal taşıma sözleşmesi akdedildiği anda bu sözleşme için kullanılacak taşıma türlerine ilişkin taşıma sözleşmeleri de akdedilmiş sayılacaktır³⁹⁴. Bu durum multimodal taşıma sözleşmesinin şekli ve niteliğine aykırı düşecektir³⁹⁵.

2.1.2. Kendine Özgü Sözleşme Görüşü

Kısmen ya da tamamen kanunda düzenlenmiş sözleşme tiplerine ait unsurları içermeyen, bunlardan başka unsurların özel bir bütünlük oluşturacak şekilde bir araya gelmesiyle oluşan sözleşmelere kendine özgü sözleşmeler denir³⁹⁶. *Kendine özgü*³⁹⁷ sözleşme yaklaşımının arkasındaki ana fikir, multimodal taşıma için yapılan sözleşmenin, belirli bir taşıma türü için bir sözleşme olarak görülmemesi veya tek bir taşıma türü için yapılmış sözleşmelerin kurallarının kapsamına girmemesi gerektiğidir³⁹⁸. Bu nedenle, bir multimodal taşıma sözleşmesi, bir dizi tekil taşıma sözleşmesinden oluşmayan *kendine özgü* bir sözleşmedir³⁹⁹. Bu yaklaşım multimodal taşıma sözleşmesine uygulandığında, bu sözleşme birkaç farklı sözleşmenin yeni bir formda birleştirildiği, kendine özgü karakteri olan yeni bir tür sözleşme olarak kabul edilecektir⁴⁰⁰. Böylece, taşıma türleri bir sözleşme çerçevesinde birleştirildiğinde, artık her bir taşıma türü için sözleşme olarak kabul edilemeyecek yeni bir sözleşme şekli oluşturulmuş olur.

Multimodal taşıma sözleşmesi sadece eşyaların taşınması sözleşmesinden ibaret değildir. Aynı zamanda taşıma, aktarma veya depolama gibi multimodal taşımaya özgü önemli ek hizmetleri de içererek, taşıma zincirinin tüm organizasyonunu kapsamaktadır⁴⁰¹. Bu durum multimodal taşıma operatörüne diğer tüm tekil taşıyıcılardan çok daha fazla

³⁹³ **Adıgüzel:** MTO, s.85.

³⁹⁴ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.57.

³⁹⁵ **Adıgüzel:** MTO, s.85.

³⁹⁶ **Aral /Ayrancı:** *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, s.62; **Eren:** *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, s.961; **Nikaki:** “Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?”, s.96.

³⁹⁷ *Kendine özgü* terimi ‘türünün tek örneği olan’ veya ‘kendi sınıfını oluşturan’ anlamına gelir. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.15 40 nolu dp.; **Woodley, Mick:** *Osborn’s Concise Law Dictionary*, 11th edition, Sweet & Maxwell, 2009, s.398.

³⁹⁸ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.16.

³⁹⁹ Bu bir ‘yeni tür sözleşmedir ve tekil sözleşmelerinin zincirlendiği bir bileşim değildir. Bkz. **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.75.

⁴⁰⁰ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s. 60-61.

⁴⁰¹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.15.

sorumluluk yüklemektedir⁴⁰². Bu sebeple, multimodal taşıma sözleşmesi *kendine özgü* bir sözleşmedir. Bu nedenle tekil taşımayı düzenleyen kurallar multimodal taşımaya uygulanamaz⁴⁰³.

Multimodal taşıma sözleşmesini meydana getiren tekil taşıma sözleşmeleri, ardiye sözleşmeleri, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmeleri kanunda düzenlenmiş olduğundan, sui generis sözleşme için olmazsa olmaz olan bu sözleşmeyi meydana getiren unsurların kısmen ve tamamen kanunda düzenlenen sözleşme tiplerinde var olmaması hali multimodal taşıma sözleşmesi için geçerli değildir⁴⁰⁴.

Kendine özgü sözleşme görüşünde tekil taşıma konvansiyonu hükümleri multimodal taşıma sözleşmesine uygulanamayacaktır. Böylelikle bu düzenlemelerin çatışması sorunu ortadan kalkacaktır⁴⁰⁵. Bu durumda taşıma hukukunun genel kuralları ve multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak sözleşme hukuku kuralları geçerli olacaktır⁴⁰⁶. Ancak tekil taşımaya ilişkin bazı konvansiyonlarda bu konvansiyonların multimodal taşımaya uygulanmasını zorunlu kılan hükümlere rastlanabilir. VK'nın 31.maddesi, MK'nın 38. maddesi COTIF-CIM Konvansiyonunu değiştiren Vilnius Protokolünün (VP) 1/3. Maddesi ve CMR'nin 1. Maddesi buna örnek olarak gösterilebilir⁴⁰⁷.

İkinci bir husus ise, kendine özgü sözleşme görüşünde tekil taşımaya ilişkin hukukun uygulanmaması gönderen ile MTO arasında alt taşıyıcıya karşı gönderilenin haklarını koruyacak hükümlerin uygulanmaması ve gönderilen haklarının etkilenmesi gibi yasal boşluklar oluşturur⁴⁰⁸.

Kendine özgü sözleşme görüşü, özellikle, 1980'de MTC kabul edildiğinde kendini göstermiştir⁴⁰⁹. Bununla birlikte, MTC'nin yeterince destek alamaması ve multimodal taşımayı düzenleyen uluslararası bir düzenlemenin yokluğunda, kendine özgü sözleşme görüşüne destek her geçen gün azalmıştır⁴¹⁰. Sonuç olarak karma sözleşme görüşü daha popüler hale gelmiştir.

⁴⁰² **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.61-62; **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.53.

⁴⁰³ Sui generis doktrininin kabul edilmesi halinde, multimodal bir taşıma sözleşmesi, diğer sözleşmelerden farklı özelliklere sahip yeni bir sözleşme türü olarak kabul edilecektir. Teoride, sui generis sözleşme olması sebebiyle tekil konvansiyonların kurallarına bağlı olmayan o kurallarla düzenlenmeyen, multimodal taşıma söz konusu olduğu zaman sadece multimodal taşımaya uygulanacak bir sözleşme olacaktır. Bkz. **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.60-61.

⁴⁰⁴ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.56

⁴⁰⁵ **Adigüzel:** MTO, s.94.

⁴⁰⁶ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.76; **Ramberg:** "The Future Law of Transport Operators and Service Providers", s.137; **Black:** "Claiming Damages in Multimodal Transport: A Need for Harmonization", s.713.

⁴⁰⁷ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.76-77.

⁴⁰⁸ **Adigüzel:** MTO, s.94.

⁴⁰⁹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.16.

⁴¹⁰ **Black:** "Claiming Damages in Multimodal Transport: A Need for Harmonization", s.714.

2.1.3. Karma Sözleşme Görüşü

Karma sözleşme geniş anlamda, isimli veya isimsiz sözleşme tiplerine ait unsurların kanunda öngörülmeven biçimde bir araya getirilmesi olarak tanımlanır⁴¹¹. Dar anlamda ise kanunlarda düzenlenen çeşitli sözleşme tiplerinin asli unsurlarının isimli bir sözleşme oluşturmayacak, yeni ve özel bir sözleşme meydana getirecek biçimde bir araya getirilmesi olarak tanımlanır⁴¹². Kanaatimizce, geniş anlamda karma sözleşme tanımı kendine özgü sözleşme ile aynı anlama geldiğinden dar anlamda karma sözleşme esas alınmalı, kanunda düzenlenen farklı sözleşmelere ait asli unsurların kanunda öngörülmeven biçimde bir araya getirilmesiyle oluşan sözleşmeler olarak karma sözleşme tanımlanmalıdır⁴¹³. Karma sözleşmede bileşik sözleşmeden farklı olarak birbiriyle bağlantısı olmayan birden çok sözleşme, tek bir sözleşmede kendi unsurlarıyla yer almaktadır⁴¹⁴. Bileşik sözleşmede her bir sözleşme bağımsızlığını korurken, karma sözleşmede sözleşmeyi meydana getiren unsurlar bağımsızlığını kaybederek tek bir sözleşme meydana getirir⁴¹⁵.

Multimodal taşıma sözleşmesi Hollanda ve Alman hukukunda karma bir sözleşme olarak kabul edilmektedir⁴¹⁶. İngiliz hukukunda ise multimodal taşıma sözleşmesi tekil taşıma sözleşmeleri zinciri olarak görülmekle birlikte multimodal taşımalar noktasında Hollanda ve Alman hukukundaki içtihatlarla başvurulmaktadır⁴¹⁷.

Multimodal taşıma sözleşmesine esasen yeni bir tür taşıma sözleşmesi olarak bakılmaktadır. Ancak multimodal taşıma sadece eşyanın taşınmasından ibaret olmayıp, bunun dışında aktarma gümrük muameleleri, depolama, ambalajlama gibi başka bazı edimlerin yerine getirilmesini kapsar. Multimodal taşıma sözleşmesi eşyaların bir yerden diğerine taşınması için gerekli taşıma ile ilgili olmayan edimlerin taşıma sözleşmesi ile ayrılmaz bir şekilde birleştiği karma bir sözleşmedir⁴¹⁸.

Karma sözleşme görüşüne göre, MTO asli edime bağlı ek yükümlülüklerle beraber bütünlük arz eden yeni bir taşıma yükümlülüğü üstlenmektedir. Bu sebeple multimodal taşımaya ilişkin problemler ilgili taşıma safhasının düzenleyen tekil taşıma sözleşmelerinin

⁴¹¹ **Aral /Ayrancı:** *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, s.63; **Eren:** *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, s.871; **Tandoğan:** *Özel Borç İlişkileri*, s.69; **Kuntalp, Erden:** *Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme)*, Gözden Geçirilmiş ve Yenilenmiş 2. Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2013, s.157.

⁴¹² **Aral /Ayrancı:** *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, s.63; **Eren:** *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, s.871; **Tandoğan:** *Özel Borç İlişkileri*, s.69.

⁴¹³ **Aral /Ayrancı:** *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, s.66; **Eren:** *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, s.953, **Kuntalp:** *Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme)*, s.11.

⁴¹⁴ **Adıgüzel:** *MTO*, s.85.

⁴¹⁵ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.44.

⁴¹⁶ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.68.

⁴¹⁷ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.68.

⁴¹⁸ **Adıgüzel:** *MTO*, s.86, **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.46; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.42.

uygulanması ile çözülemeyeceği gibi taşıma hukukuna ilişkin genel hükümlerle de çözülemez. Bu problemler taşıma hükümlerinin yanında asli edim olan taşımaya bağlı ek yükümlülüklerin tabi olduğu hükümlerin uygulanması ile çözülebilir⁴¹⁹.

Karma sözleşmelere uygulanacak hükümlerin tespitinde çeşitli teoriler ileri sürülmekte olup, bunlar aynı zamanda multimodal taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini izah etmek amacıyla kullanılmaktadır. Bu teoriler, absorbsiyon (soğurma) teorisi, kombinasyon teorisi, tip kombine sözleşme teorisi ve kendine özgü sözleşme teorisi olarak sayılabilir⁴²⁰. Kendine özgü sözleşme teorisi kendine özgü sözleşme görüşü ile aynı olduğundan kendine özgü sözleşme görüşünde bahsettiklerimiz bu teori için de geçerli olacaktır.

2.1.3.1. Absorbsiyon (Soğurma) Teorisi

Absorbsiyon teorisine göre; multimodal taşıma sözleşmesinde sözleşme içinde yer alan unsurlardan baskın olan unsur esas alınmakta, bu unsurlar hangi düzenlemenin bir bütün olarak sözleşmeye uygulanacağını belirlemektedir⁴²¹. Diğer bir deyişle, bu teoriye göre, multimodal taşıma sözleşmesi iki türe ayrılır. Bunlar, baskın bir taşıma türü ve diğer taşıma türleridir⁴²². Diğer taşıma türleri ana taşıma işleminin yardımcı unsuru olarak taşımaya dahil edildiklerinden, bunları göz önünde bulundurmaya gerek yoktur. Sonuç olarak, taşıma ayakları sırasında zıya, hasar veya gecikme meydana gelmesine rağmen, baskın taşıma türünü düzenleyen tekil taşıma sözleşmesi tüm taşımaya uygulanacaktır. Bu yaklaşım, taşıma sözleşmesinin belirli bir taşıma türüne bağlı başka bir alt taşıma türünü de içerdiği durumlarda görülmektedir. Böylece, esas taşıma türünün, öncesindeki ve sonrasındaki daha az önemli taşıma türlerini kapsamasını sağlar. Bu durum, asıl taşımanın denizyoluyla olduğu, önceki veya sonraki bir taşımanın karayolu veya demiryolu ile gerçekleştiği multimodal taşımalar için geçerli olabilir⁴²³.

⁴¹⁹ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.47.

⁴²⁰ Bu ayırım Hollanda hukukuna özgü olup, Alman hukukunda da buna benzer bir ayırım söz konusudur. Alaman hukuku karma sözleşmeleri, birleşik karma sözleşmeler, kaynaşık karma sözleşmeler, absorbsiyon teorisini esas alan sözleşmeler olarak üç gruba ayırmıştır. Absorbsiyon teorisini esas alan sözleşme dışında diğer iki sözleşme türü kombinasyon teorisini esas almaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.78-80.

⁴²¹ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s. 57-58, **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.51.

⁴²² **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.48; **Adıgüzel:** *MTO*, s.87.

⁴²³ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.48; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.18; Ayrıca yazar Vaka 1 olarak verdiği örneğin bu duruma karşılık geldiğini belirtmiştir Örnekte A şirketinin, iki konteyner dolusu Samsung tableti Güney Kore'den Amerika Birleşik Devletleri'nin iç bölgelerine taşımayı kabul ettiği varsayılmıştır. A şirketi, multimodal bir taşıma belgesi, yani hem okyanusu hem de iç ulaşım bölgelerini tek bir belgede kapsayan bir taşıma belgesi düzenler. Daha sonra A şirketi, ABD'de demiryolu taşıması için bir B firması anlaşması yapar. Eşyalar A şirketinin gemisi ile Kaliforniya'ya gönderilir ve sonra B şirketinin trenine yüklenir. İddiaya göre iç

Absorbsiyon teorisinde her bir taşıma türüne ilişkin hukukun uygulanması yerine, taşımanın tamamına diğerlerine nazaran daha baskın taşıma türüne ilişkin hukuk uygulandığından baskın taşıma türünün tespit edilmesi gerekmektedir. Baskın olan taşıma türünün tespitinde ne gibi bir kıstas kullanılacağına belirsiz olması bu teoriye yöneltilen en önemli eleştiridir⁴²⁴. Bir görüş multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarının iradelerinden, sözleşmeye koymuş oldukları kurallardan, birbirleriyle olan ilişkilerinden baskın sözleşmenin belirlenebileceğini ifade etmektedir⁴²⁵. Bir başka görüş ise, multimodal taşıma sözleşmesine son taşıma türüne ilişkin hukukun uygulanması gerektiğini ifade etmektedir⁴²⁶. Üçüncü görüş ise, multimodal taşımada kullanılan taşıma türleri içinde en uzun taşıma mesafesinde kullanılan türün baskın tür olarak nitelendirilmesini ve bu türe ilişkin hukukun multimodal taşıma sözleşmesine uygulanması gerektiğini ifade etmektedir⁴²⁷.

Kanaatimizce bu üç görüş de baskın sözleşme türünü belirlemede yeteri kadar etkili değildir. İlk görüşün aksine taraflarının iradeleri her zaman multimodal taşıma sözleşmesine yönelik olmayabilir. Son taşıma türünün baskın tür olarak nitelendirilmesi gerektiğine ilişkin görüş ise bu tür asıl taşıma türüne bağlı alt bir taşıma türü olduğunda işlevsiz olacaktır. Eşyanın niteliği, genel taşıma mesafesi, yükleme, boşaltma yükümlülükleri daha kısa bir mesafenin baskın taşıma türü olarak değerlendirilebilmesine yol açabilir. Bu yüzden en uzun taşıma mesafesinde kullanılan taşıma türünün baskın taşıma türü olarak kabul edilmesine ilişkin görüş diğerlerine nazaran daha geçerli bir yaklaşım olsa da baskın taşıma türünü yeterince izah edememektedir.

Absorbsiyon teorisi tekil taşıma sözleşmesi için de geçerli olabilir. MK m. 18/4, bu tekil taşımayı düzenleyen konvansiyonun bir havayolu taşıması sözleşmesinin icrası kapsamında yükleme, teslimat veya aktarma amacıyla karayolu taşımacılığının da yer aldığı durumlarda geçerli olduğunu açıkça belirtmektedir⁴²⁸. Eşyaların yüklenmesi, aktarılması ve teslim edilmesi işlemleri, tekil taşıma sözleşmesinde taşıyıcının asli edimi ile karşılaştırıldığında daha az önemli olduğundan dolayı bu durumlar tekil taşıma sözleşmesi kapsamına alınmaktadır.

Sonuç olarak, absorbsiyon teorisi, multimodal taşımayı kolaylaştırıyor gibi görünmekle birlikte bu teori multimodal taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini belirlemede

güzergahta bir raydan çıkma sebebiyle eşya zarar görmüştür. Bkz. **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.3.

⁴²⁴ **Kuntalp**: *Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme)*, s.129-130; **Tandoğan**: *Özel Borç İlişkileri*, s.74.

⁴²⁵ **Adıgüzel**: *MTO*, s.88.

⁴²⁶ **Sopacı**: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.53.

⁴²⁷ **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.73.

⁴²⁸ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.18.

kullanılamaz⁴²⁹. Çünkü çoğu durumda, her taşıma türü eşit derecede önemlidir ve hangisinin baskın taşıma türü olması gerektiğini saptamak oldukça zordur⁴³⁰.

2.1.3.2. Kombinasyon Teorisi

Kombinasyon teorisine göre, karma sözleşmedeki her edime ait olduğu sözleşme tipine ilişkin hükümler uygulanmalıdır. Bu teori, karma sözleşmeyi oluşturan birden fazla sözleşmeye ilişkin unsurları önce birbirinden ayırmakta, sonra her birine ait hukuki sonuçları birbirine bağlamaktadır⁴³¹.

Kombinasyon teorisinin arkasında yatan düşünce, multimodal taşıma sözleşmesinin kendine özgü bir sözleşmeden ziyade, tekil taşıma türlerinin sentezlenip kombine edildiği sözleşmeler dizisi veya karma sözleşme türü olduğudur⁴³². Esasen, bu görüş, son zamanlarda multimodal taşıma sözleşmelerinde yaygın hale gelen, sorumluluk ağı sistemi ile aynı anlama gelmektedir⁴³³.

Mevcut multimodal düzenlemeler sorumluluk ağı sistemini kabul ettiğinden, eşyaların taşınması için yapılan multimodal sözleşmeler genel olarak karma sözleşme kapsamında değerlendirilmektedir⁴³⁴. Multimodal taşıma sözleşmesi edimlerin tek bir sözleşmede gerçekleştirildiği karma bir sözleşme olarak kabul edilebilir. MTO ise, sadece taşımayı değil aynı zamanda taşımaya bağlı diğer faaliyetlerle ilgili görevleri de yerine getirir. Bu sorumlulukların ne zaman ayrı birer sorumluluk olduğu veya bir diğerini kapsadığı göz önünde bulundurulmalıdır⁴³⁵.

⁴²⁹ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.73.

⁴³⁰ Alman ve İsviçre Hukukunda da ağırlıkta olan kısmın tespit edilebilmesi son derece zor olduğundan bu teori reddedilmiştir. Bkz **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.51.

⁴³¹ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.52; **Adıgüzel:** *MTO*, s.90; **Tandoğan:** *Özel Borç İlişkileri*, s.74.

⁴³² ‘Ulster Swift ve Taunton’ davasında CMR taşıyıcısı tüm taşıma için diğer bir taşıyıcıyı ile alt taşıma sözleşmesi yapmıştır; taşımının hiçbir bölümünü yapmamıştır. Onun bir taşıyıcı olduğuna ve sözleşmenin CMR’ye göre bir taşıma sözleşmesi olduğuna hükmedilmiştir, Taşıma yapmak için sözleşme yaptığı için sözleşmenin nasıl yerine getirildiğinin önemli olmadığı ifade edilmiştir. Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı tarafından bizzat gerçekleştirilmesinin önemli değildir. Belirleyici olan taşıyıcının taşımayı taahhüt etmesidir. Bununla birlikte bir multimodal taşıma sözleşmesi, taşıma sadece bir tür ile yapılsa bile, sözleşmeyi tekil bir sözleşme yapmaz. Çünkü CMR, VK, CIM ve Lahey Kuralları sadece kendi özel türlerindeki taşıma sözleşmelerine uygulanır. Önemli olan taşıma sözleşmesinin kendisidir. Bundan dolayı, tek bir taşıma türü kullanılarak yapılan multimodal taşıma tekil taşıma olarak nitelendirilemez. Bundan çıkan doğal sonuç ise farklı taşıma türleri ile icra edilen tekil taşımının sözleşmeyi multimodal yapmayacağı ve multimodal rejimi ya da diğer bir taşıma rejimi ilgili kurallarına tabi kılmayacağıdır. Bkz. Bkz. Lloyd's Law Reports, [1977] 1 Lloyd's Rep. 346, Lloyd's Law Reports, [1975] 2 Lloyd's Rep. 502; **Helm:** *Handelsgesetzbuch: Anhang VI nach § 452:CMR*, s.620.

⁴³³ Kombinasyon teorisi özünde ağ yaklaşımına özdeştir. Her ne kadar farklı bir şekilde etiketlenmiş olsalar da, her iki yaklaşım da bir sözleşmeyi yeterince bağımsız bölümlere ayırır ve bu bölümlere kendisine ilişkin düzenlemeler. Bkz. **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.75. Ağ sistemi çalışmamızın ikinci bölümünde ayrıntılı şekilde ele alınacaktır.

⁴³⁴ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.48-49.

⁴³⁵ Sorumluluklar iki ayrı sorumluluk olarak mı kabul edilmeli ve dolayısıyla ayrı sözleşmeler olarak mı kabul edilmeli yoksa asıl sorumluluk (örneğin taşıma) yardımcı sözleşmeyi (örneğin depolama) tek bir sözleşmede

Sorumluluk rejimi, zıya ve hasarın belirlenebildiği aşamaya bağlı olarak farklılık gösterebilir. Bu teori gönderen ve MTO'nun sorumluluk noktasında uygulanacak kurallar açısından belirsizliklerle karşılaşmasına yol açabilir. Dahası, mahkemeye dava açarken, ilgili uluslararası konvansiyonlar dışında, davacının davaya uygulanabilecek bölgesel düzenlemeleri veya ulusal mevzuatı da dikkate alması gerekir. Bu teorinin bir başka dezavantajı, geçerli hukukun belirlenmesinin zıya, hasar veya gecikmenin yerelleştirilmesine bağlı olmasıdır⁴³⁶. Çoğu durumda, zararın meydana geldiği yerin belirlenmesinin mümkün olmadığı belirtilmelidir. Zarar, çeşitli taşıma türü kademeli olarak gelişmiş olabilir⁴³⁷.

2.1.3.3. Tip Kombine Sözleşme Teorisi

Absorbsiyon ve kombinasyon teorilerinin multimodal taşımanın hukuki niteliği izah etmede, sorumluluk ile ilgili hususlara çözüm bulmada yetersiz kalması üzerine, multimodal taşıma sözleşmesini, sözleşme taraflarının birbirine eşit yakınlıkta olan farklı sözleşme tiplerinden doğan edimleri üstlendiği bir sözleşme olarak ifade eden tip kombine sözleşme teorisi ortaya çıkmıştır⁴³⁸. Buna göre, multimodal taşıma sözleşmesi farklı sözleşmelere ilişkin unsurların tek bir sözleşmede kaynaştığı, MTO'nun birden fazla taşıma türünde taşımayı ve bu taşıma türleri arasındaki organizasyonu üstlendiği bir sözleşmedir⁴³⁹.

Tip kombine sözleşme teorisinde, asıl edim olan taşıma ve bu taşımaya ilişkin taşıma sözleşmesi baskın bir sözleşme olarak nitelendirildiğinden, asıl edime yani taşıma türlerine kendini düzenleyen hükümler uygulanmakta, eşyaların taşıma safhalarının arasındaki ve sonundaki depolanması ardiye sözleşmesi hükümlerine, taşıma işi komisyonculuğu faaliyeti taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi hükümlerine hizmet sözleşmesi veya diğer iş görme sözleşmelerine ilişkin edimler de hizmet sözleşmesi veya iş görme amacı güden diğer sözleşmelere tabi olmaktadır⁴⁴⁰.

2.1.4. Değerlendirme

Multimodal taşıma sözleşmesinde taşıma türlerinin belirlenmesi esaslı bir unsur olmayıp, asli unsur MTO'nun eşya taşımayı üstlenmesi karşılığında, gönderenin taşıma aşamalarından ziyade tüm taşıma süreci için ücret ödeme yükümlülüğü altına girmesidir. Bu

kapsıyor mu? İkinci alternatif, sözleşmenin tamamına uygulanacak ana yükümlülüğü düzenleyen kurallara neden olacaktır. Bkz. **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.42-; **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.58; **Adıgüzel:** *MTO*, s.95.

⁴³⁶ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.53; **Adıgüzel:** *MTO*, s.90.

⁴³⁷ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.388.

⁴³⁸ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.79.

⁴³⁹ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.53.

⁴⁴⁰ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.53; **Adıgüzel:** *MTO*, s.91.

sebeple, multimodal taşımada kullanılan taşıma türleri ve bunların gerçekleştirilme biçimi arka planda kalmakta, multimodal taşıma sözleşmesinin tekil taşıma sözleşmelerinin toplamı olduğu yönündeki bileşik sözleşme görüşü geçersiz olmaktadır⁴⁴¹.

Multimodal taşıma sözleşmesinde bu sözleşmeyi meydana getiren unsurlar karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu tekil taşıma sözleşmelerinde ve ardiye, taşıma işleri komisyonculuğu gibi iş görme sözleşmelerinde yer aldığından, kendine özgü sözleşme görüşünün temeli olan sözleşmeyi meydana getiren unsurların kısmen veya tamamen kanunun öngördüğü sözleşme tiplerinin hiçbirinde mevcut olmaması multimodal taşıma sözleşmesi için geçerli değildir.

Multimodal taşıma, gönderenin talep ettiği hizmet türlerini sağlayabilmek adına farklı taşıma türlerine ve iş görme edimlerine ilişkin sözleşmelerin kombine edildiği bir taşıma türüdür⁴⁴². Bu sebeple multimodal taşıma sözleşmesinin kanunda düzenlenmiş sözleşmelerin unsurlarının kanunun öngörmediği bir biçimde birleştirildiği karma bir sözleşme olduğu söylenebilir⁴⁴³.

Multimodal taşıma sözleşmesinin karma nitelikte bir sözleşme olduğunu ifade ettikten sonra bu sözleşmeye uygulanacak hükümlerin tespitinde ileri sürülen teorilerin tek başına uygulanması multimodal taşımanın hukuki niteliğini izah etmede yetersiz kalmaktadır. En uygun teori, absorpsiyon teorisi ile kombinasyon teorisini birleştiren tip kombine sözleşme teorisidir. Ancak bu teorinin varlığı multimodal taşıma sözleşmesinde tekil taşıma hükümlerinin uygulanmasının ortaya çıkabilecek sorunları gidermede yetersiz kalacağı gerçeğini değiştirmemektedir.

2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Tarafları

2.2.1. Genel Olarak

Multimodal taşımada tarafların belirlenmesi sözleşme kapsamında sorumluluğun kime ait olduğu ve kimin için bir zararın ortaya çıktığının tespiti açısından önemlidir⁴⁴⁴.

Multimodal taşıma farklı taşıma türleri kullanarak gerçekleştirildiğinden, çok sayıda kişi eşyaların taşınmasında rol oynamaktadır. Varsayalım ki, multimodal taşıma sözleşmesi kapsamında taşınan eşyaların taşıma sırasında zayi olması, hasar görmesi veya gecikmesi söz konusu oldu. Böyle bir durumda, eşyaları teslim eden kişi, MTO olmadığı konusunda ısrar

⁴⁴¹ Adıgüzel: MTO, s.95.

⁴⁴² Hoeks: *Multimodal Transport Law*, s.81.

⁴⁴³ Aynı yönde, Sopacı: *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.57; Adıgüzel: MTO, s.95.

⁴⁴⁴ Hoeks: *Multimodal Transport Law*, s.7; Besong: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.52.

ederse, eşya üzerinde menfaat sahibi olan kişi, taşımanın tamamından sorumlu olan MTO'yu nasıl bulur?⁴⁴⁵ Bu bölümde özellikle birden fazla taşıyıcının taşımaya dahil olması halinde önemli bir problem teşkil eden bu sorunun cevaplanmasına çalışılacaktır.

Bu bölümde, multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarının ve ilgililerinin kim olduğu sorusu cevaplanmaya çalışılacaktır.

2.2.2. Multimodal Taşıma Operatörü (MTO)

Multimodal taşıma ile ilgili bir düzenlemenin yürürlükte olmaması, MTO'nun tanımlanması noktasında zorluklara sebep olmaktadır.

MTO'yu tanımlarken bu konuyu düzenleyen uluslararası konvansiyonlara bakmakta yarar vardır. Multimodal taşımayı düzenleyen MTC m.1/2'de MTO, *“multimodal taşımayı, gönderenin ya da taşıyıcıları temsilcisi olarak (as agent) ya da onlar adına değil, asil olarak (as principal) kendi adına gerçekleştiren kişi”* olarak tanımlanmıştır⁴⁴⁶. UNCTAD-ICC Kuralları m.2/2 ise, MTO'yu *“bir multimodal taşıma sözleşmesi akdeden ve bu sözleşmenin yerine getirilmesinde taşıyıcı sorumluluğunu üstelenen herhangi bir kişi”* olarak tanımlamıştır⁴⁴⁷. TTK ise HGB'ye benzer bir şekilde MTO'yu tanımlamak için farklı bir ifade kullanmamış onu normal bir taşıyıcı olarak nitelemiş, sadece multimodal taşıma sözleşmesini bir taşıma türü olarak değerlendirmiştir.

Bu tanımlamalardan yola çıkarak MTO'nun multimodal taşıma sözleşmesi ile multimodal taşımayı taahhüt eden kişi olduğunu söyleyebiliriz⁴⁴⁸. MTO multimodal taşımayı kendisi gerçekleştirebileceği gibi, tüm taşıma için diğer taşıyıcılarla taşıma sözleşmesi ve taşımayla ilintili depolama, gümrük, yükleme boşaltma, aktarma gibi edimlerin gerçekleştirilmesi için iş görme sözleşmeleri akdedebilir. MTO ayrıca, taşımanın bazı bölümlerini kendisi gerçekleştirip, bazı bölümleri için taşıma sözleşmesi akdededilir⁴⁴⁹.

Tekil taşıma söz konusuysa taşıyıcı kavramı belirlidir. Taşıyıcı taşıma sözleşmesi uyarınca eşya taşımayı taahhüt eden taraf olup, taşımayı bizzat gerçekleştirmesi gerekmez⁴⁵⁰. Buradan hareketle multimodal taşıma sözleşmesini gönderenin veya multimodal taşımaya

⁴⁴⁵ **Sturley, Michael F.:** “Phantom Carriers and the UNCITRAL's Proposed Transport Law Convention”, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, Vol. 426, 2006, s.42; **Besong:** Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.53.

⁴⁴⁶ **Besong:** Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.72.

⁴⁴⁷ **Besong:** Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.71-72.

⁴⁴⁸ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.3;

Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.72.

⁴⁴⁹ **Besong:** Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.73.

⁴⁵⁰ **Hoeks:** Multimodal Transport Law, s.50.

katılan alt taşıyıcıların temsilcisi olarak değil kendi ad ve hesabına akdeden ve taşımanın ifasından sorumlu olan kişi, akdi taşıyıcı olarak kabul edilir⁴⁵¹.

Multimodal taşımalarda “taşıyıcı” kavramına yer verilmeyip bunun yerine “taşıma operatörü” kavramı üzerinde durulmuştur. Bu sebeple “*multimodal taşıyıcı*”, “*taşıyıcı*” gibi ifadelerden ziyade “*multimodal taşıma operatörü*” ifadesi kullanılmaya devam edecektir. Bu ifade MTO’nun taşıyıcı olduğunu gerçeğini değiştirmemektedir.

Taşıyıcı kavramı farklı taşıma konvansiyonlarında zarara ilişkin sorumluluğunun merkezindedir. Bazı konvansiyonlarda taşıyıcının tanımına ilişkin kurallar diğerlerine göre daha ayrıntılı iken, bazıları ise taşıyıcının konumunun ve tanımının açık olduğunu düşündükleri için bununla ilgili bir tanımlama yapmazlar⁴⁵².

TTK’da denizyolu ile eşya taşımayı üstlenen taraf “*taşıyan*” terimi ile ifade edilmiştir⁴⁵³. Bu sebeple biz de çalışmamızda eşyaların denizyolu ile taşınmasına ilişkin konvansiyonları ve ulusal hukuk düzenlemelerini ele alırken taşıyan kavramını kullanacağız. Akdi taşıyan LK uyarınca; “*bir yükleyici (taşıtan) ile aralarında nakliye mukavelesi (navlun sözleşmesi) bulunan gemi sahibi ve müsteciridir (donatan⁴⁵⁴ veya charterer⁴⁵⁵)*”⁴⁵⁶. Bu tanım fazla bilgilendirici değildir ve iki yoruma yol açmıştır. İlk yorum “yapan” (who enters) kelimesine dayanır ve bu kelimenin bir sözleşme için sadece bir taşıyan kabul edilebileceğini önerdiğini belirtir⁴⁵⁷. İkinci yorum ise “içerir” (includes) kelimesine dayanır ve bu kelimenin sadece donatan veya chartereri değil taşımada yer alan diğer tarafları da kabul ederek çok sayıda taşıyanı içerdiğine işaret eder⁴⁵⁸. Bu yorum taşımayı donatan ve charterer tarafından gerçekleştirilen ortak bir girişim olarak kabul eder. Bu kişiler LK’ya göre taşıyanın

⁴⁵¹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.10-11.

⁴⁵² **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.53-54.

⁴⁵³ **Demirkıran, H. Murat:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, , Arıkan Yayınları, İstanbul,2008, s.81.

⁴⁵⁴ Donatan; gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikidir.

⁴⁵⁵ Gemi müsteciri ifadesi hatalı bir çeviridir. Bu ifadeden donatan ya da gemi işletme müteahhidi olmayan, ancak denizyolu ile taşıma taahhüdünde bulunan kimsenin LK anlamında taşıyan olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Halbuki burada, navlun sözleşmesi akdeden donatanın veya bir donatanla sözleşme akdetmiş taşıtanın başkalarına karşı taahhüdünde bulunması durumunda taşıyan olarak kabul edileceği ifade edilmiştir. Nitekim LK’nın Almanca çevirisinde müstecir yerine charterer ifadesi kullanılmıştır. Bkz. **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.38-39. 113 nolu dp.

⁴⁵⁶ **Süzel:** *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, s.115; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.38; **Demirkıran:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.87.

⁴⁵⁷ **Tetley William:** *Marine Cargo Claims*, 4th ed, Thomson/Carswell, Toronto, 2008. s.354-355; **Besong Christine:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, A thesis submitted to University College London University of London For the degree of Doctor of Philosophy, London, 2007, s.55.

⁴⁵⁸ **Tetley:** *Marine Cargo Claims*, s.354-355; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.55.

sorumluluğunu paylaşırlar. Sonuç olarak, donatan ve charterer taşıyan olarak müştereken ve müteselsilden sorumlu olmalıdırlar⁴⁵⁹.

Multimodal taşımada, normal olarak gönderen ile sözleşme akdeden ve tüm taşıma boyunca sorumluluğu üstlenen MTO akdi taşıyıcıdır. Burada sorulacak soru MTO'nun LK/LVK m.1-a'daki taşıyan tanımı kapsamına girip giremeyeceğidir. MTO'nun adı multimodal taşıma belgelerinde bulunur. Örneğin, BIMCO MULTIDOC 95 multimodal taşıma operatörünü “*adı belgenin ön yüzünde bulunan kişi*” şeklinde tanımlanmaktadır. LK/LVK'daki taşıyan, dava açılabilir tek bir akdi taşıyan olmasına rağmen yükte menfaati olanlar fiili taşıyan ya da taşıma sözleşmesinin ifasında yer alan alt taşıyanlara karşı haksız fiilden dolayı dava açabilir. LK/LVK sadece akdi sorumluluğu ele alır ve akdi taşıyan dışındaki taşıyıcıları tanımlamaz⁴⁶⁰.

HK, taşıyıcı ve fiili taşıyıcıyı tanımlayarak taşıyıcının kimliği sorununu çözmüştür. HK akdi taşıyanı “... gönderen ile kendi tarafından ya da adına eşyaların denizyolu ile taşıma sözleşmesi yapılan herhangi bir kişi” olarak tanımlamaktadır⁴⁶¹. HK 1.2. maddesinde fiili taşıyanı, “bir taşımanın ifası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen tüm diğer kişiler” olarak tanımlamıştır⁴⁶².

HK'da “*in whose name*” ifadesi adına sözleşme akdedilen taşıyanın ismen belirtilmesi gerektiğini ifade etmektedir⁴⁶³. Nitekim HK m.15/1-c'de konşimentoya taşıyanın ad ve ticaret merkezinin yazılacağı ve HK m.14/2'de geminin kaptanı tarafından imzalanmış taşıyan adına imzalanmış sayılacağı belirtilmiştir⁴⁶⁴. HK uyarınca kaptan adına imzalanan konşimento chartereri değil sadece donatanı bağlar. Ayrıca donatan taşıyan sayılsa bile charterer en azından ifa ettiği taşıma ölçüsünde fiili taşıyan gibi müştereken sorumlu olur⁴⁶⁵. Homburg

⁴⁵⁹ In Homburg Houtimport BV Agrosin Private Ltd and Others (The ‘Starsin’) davasında Yüksek Yargıç Rix gemi sahibinin ve gemi kiralayanın müştereken sorumlu olabileceğini önerse de onun bu önerisi Lordlar Kamarası tarafından açık bir biçimde reddedilmiştir. Lordlar Kamarasının şu anki mevcut görüşü Lahey ve Lahey-Visby Kurallarında sadece bir taşıyıcı olduğudur. Bkz. **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.132.

⁴⁶⁰ LK fiili taşıyanı tanımlamamıştır.

⁴⁶¹ **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.55; **Demirkıran**: *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.87; Bu ifadeden taşıyanın gerçek ve tüzel kişileri içerdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca Yazıcıoğlu, HK kapsamında bir kimsenin taşıyan olarak nitelendirilebilmesi için tacir sıfatına haiz olmasının gerekmediğini ifade etmiştir. Bkz. **Yazıcıoğlu**: *Hamburg Kuralları*, s.39.

⁴⁶² **Akan Pınar**: *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2007, s.23; **Yazıcıoğlu**: *Hamburg Kuralları*, s.44; **Kara, Hacı**: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, Legal Yayınevi, İstanbul, 2018, s.86; **Demirkıran**: *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.88.

⁴⁶³ **Yazıcıoğlu**: *Hamburg Kuralları*, s.40.

⁴⁶⁴ **Yazıcıoğlu**: *Hamburg Kuralları*, s.40.

⁴⁶⁵ **Yazıcıoğlu**: *Hamburg Kuralları*, s.40, 121 nolu dp.

Houtimport BV- Agrosin Private Ltd and Others (The Starsin) davasında reddedilen müşterek sorumluluk görüşü HK ve sonrasında RK tarafından benimsenmiştir⁴⁶⁶.

Doktrinde fiili taşıyanın, taşımayı bizzat ve mutlaka ifa etmek zorunda olmadığı ifade edilmektedir⁴⁶⁷. Guadalajara Protokolünde(GK) fiili taşıyana tanınan yetki ve HK m.1 uyarınca fiili taşıyan ile taşıyan arasında ve taşıyan ile gönderen arasında konusu kısmen veya tamamen aynı olan iki ayrı taşıma sözleşmesinin varlığının fiili taşıyanın varlığı için yeterli olması, fiili taşıyanın da başka bir fiili taşıyan ile taşıma işini gerçekleştirebileceğini kanaatini doğurabilir. Kanaatimizce, fiili taşıyan sıfatının kazanılabilmesi için taşıma işinin kısmen veya tamamen ifa edilmesi gerekmektedir. Nitekim TTK m.888’de bu kriteri aramış, taşıma işini taahhüt eden değil, bu taahhüdü bizzat ifa edeni fiili taşıyan olarak kabul etmiştir⁴⁶⁸.

RK m.1 uyarınca taşıyan, bir taşıtan ile taşıma sözleşmesi yapan kişiye denir⁴⁶⁹. Bu tanım aynı zamanda akdi taşıyanın tanımıdır. Sözleşme ile sorumluluğu üstlenen akdi taşıyanın taşımayı bizzat yerine getirmesi gerekmez. RK’nın 1/6. maddesi taşımanın tamamını veya bir kısmını gerçekleştiren fiili taşıyanı, “*taşıyıcının talebiyle veya taşıyıcının gözetimi veya denetimi altında hareket etmek sureti ile bir sözleşme kapsamında, taşıyıcının; yüklerin teslim alınması, yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, taşınması, gözetimi, boşaltılması ve teslim edilmesi ile ilgili yükümlülüklerinden herhangi birini, doğrudan veya dolaylı olarak ifa eden veya etmeyi üstlenen, taşıyıcı haricindeki kişi*” olarak tanımlamıştır.⁴⁷⁰

Bununla birlikte, eşyaların denizyolu ile taşınması durumunda, taşıyıcının kimliğinin taşıma belgesinde anlaşılamayacak şekilde açık olmadığı durumlar vardır. Bu durumlarda “*Demise Clause*” ya da “*Identity of Carriers*” kayıtları devreye girmektedir. Bu kayıtların sözleşmeye göre taşıyıcının kimliği tanımlamada ve tarafların sorumlulukları üzerinde önemli etkisi vardır⁴⁷¹. Bu kayıtlar denizyoluyla taşımadaki gönderenin, donatan veya gemi işletme müteahhidinin⁴⁷² taşıyan sayılacağına dair olup, donatan için geçerli sorumluluk sınırlarından taşıyanın da yararlanabilmesi adına konulmakta, bunlar sayesinde donatan taşıyan sayılmakta

⁴⁶⁶ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.165-166.

⁴⁶⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.46-49.

⁴⁶⁸ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.35.

⁴⁶⁹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.66.

⁴⁷⁰ **Alhan:** “*Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi*”, s.1149; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.39,66.

⁴⁷¹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.56.

⁴⁷² Gemi işletme müteahhidi; kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kapitan aracılığıyla kullanan kişidir. Gemi işletme müteahhidi üçüncü kişilere karşı olan ilişkilerde donatan sayılır.

konişmento ve navlun sözleşmesinden doğan husumet donatana yöneltilebilmektedir⁴⁷³. Bu kayıtlar özellikle multimodal taşımada denizyolu kullanıldığında taşıyanın aynı zamanda gemi sahibi olması durumunda veya multimodal taşıma sözleşmesi altında bir charter sözleşmesi akdedildiğinde bu sözleşmelere ve konişmentoya koyulmaktadır⁴⁷⁴.

VK ve MK, taşıyıcının kim olduğu konusunda hiçbir tanım içermemekle birlikte bu konvansiyonlarının 1. maddesi sadece taşıyıcı sıfatının kazanılması için taşıma işinin ücret karşılığı yapılması gerektiğine yer vermiştir⁴⁷⁵. Bu konvansiyonlar uyarınca taşıyıcı taşıma sözleşmesinde ücret karşılığı eşya taşımayı taahhüt eden kimse olarak tanımlanabilir⁴⁷⁶.

Taşıyıcının ilk tanımı, VK'yı tamamlayan, yeterli onayı toplayamadığı için yürürlüğe girmeyen 1961 tarihli GK'da bulunmakta, aynı zamanda bu konvansiyon akdi taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasındaki farkı vurgulamaktadır⁴⁷⁷. Konvansiyon akdi taşıyıcıyı "*Uluslararası Hava Konvansiyonuna tabi olarak gönderen veya onun adına hareket eden bir kişi ile esas sorumlu olarak taşıma sözleşmesi akdeden kişi*" olarak tanımlar⁴⁷⁸. Fiili taşıyıcı ise "*taşımanın tamamını veya bir kısmını, gönderen ile akdi taşıyıcı arasındaki sözleşmeye binaen akdi taşıyıcıdan aldığı yetkiye dayanarak icra eden kişi*" olarak tanımlanmaktadır⁴⁷⁹.

Fiili taşıyıcı genellikle sözleşmenin bir tarafı değildir. GK m. 11'a göre fiili taşıyıcı taşımanın kendisi tarafından icra edilen bölümünden sorumlu olup, akdi taşıyıcı taşıma sözleşmesi kapsamındaki tüm taşımadan sorumludur⁴⁸⁰. Eğer zarar fiili taşıyıcı tarafından yapılan taşıma sırasında meydana gelir ise gönderenin fiili taşıyıcıya, akdi taşıyıcıya veya her ikisine birden dava açma hakkı vardır⁴⁸¹. Eğer taşıyıcılardan sadece birine dava açılırsa dava açılan taşıyıcının diğer taşıyıcıya davayı ihbar etme hakkı vardır. GK'daki bu düzenleme MK'ya da dahil edilmiştir⁴⁸².

⁴⁷³ **Ülgener, Fehmi:** Konişmentodaki Kızlarla Belirlenen Taşıyan Sıfatı "Identity of Carrier kızı", s.1-2. https://www.ulgener.com/dosya/15.Konishmentodaki_Kızlarla_Belirlenen_Tasiyan_Sifati.pdf. (E.T.: 04.11.2020); **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.56.

⁴⁷⁴ **Adıgüzel:** MTO, s.101; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.56-58.

⁴⁷⁵ **Sözer:** *Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.36; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.70.

⁴⁷⁶ **Canbolat:** *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.19.

⁴⁷⁷ **Alhan:** "*Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi*", s. 1149; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.41; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.61,63; **Sözer:** *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.63; **Gölcüklü:** *Hava Hukuku*, s.45; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.80; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.70.

⁴⁷⁸ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.61.

⁴⁷⁹ **Gölcüklü:** *Hava Hukuku*, s.48-49; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.117; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.63.

⁴⁸⁰ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.70.

⁴⁸¹ **Sözer:** *Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.46; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.70.

⁴⁸² **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.71.

CMR konvansiyonunda taşıyıcının tanımına yer verilmemiştir. FIATA tarafından hazırlanan CMR Reform Taslağı m.1/2 (a) bendine göre taşıyıcı; “*her kim, kendisi veya kendi hesabına bir başkası vasıtasıyla gönderen ile yükün karayolu ile taşınmasına dair bir sözleşme akdeder ve bir acente gibi davranmaz ya da gönderenin hesabına değil de bilakis kendisi iş sahibi gibi hareket eder ve taşıma sözleşmesinin ifası için sorumluluk üstlenirse, o kimse taşıyıcıdır*” şeklinde ifade edilmiştir⁴⁸³. CMR’nin uygulama kapsamına ilişkin 1/1. maddesinden hareketle eşyanın teslim alınacağı veya teslim edileceği yerin en az birinin konvansiyona taraf olan ülkede yer aldığı iki ülke arasında gerçekleştirilen karayolu ile eşya taşımalarında, ücret karşılığında eşyayı taşımayı taahhüt eden kimseyi taşıyıcı olarak tanımlayabilmemiz mümkündür.

CMR uyarınca taşıyıcı sıfatına sahip olabilmek için taşımayı ücret karşılığı üstlenme yeterli olup, taşıtın maliki veya şoförü olmak aranmadığı gibi, bu işi mesleği gereği veya sürekli yapıyor olmak da aranmamaktadır⁴⁸⁴. Ulster Swift Ltd ve Another- Taunton Meat Haulage Ltd ve Fransen Transport NV davasında CMR bir bütün olarak düşünüldüğünde eşyaları taşımak için sözleşme yapan kişinin tüm taşımanın ifası için başka birisiyle sözleşme akdetse bile taşıyıcı olduğu belirtilmiştir⁴⁸⁵.

CMR uyarınca taşıyıcı gerçek ya da tüzel kişi olabilir. Taşıyıcının tacir olması zorunlu olmayıp, CMR’de öngörülen iş ve işlemleri yapabilecek basiret ve özene sahip olması gerekmektedir⁴⁸⁶.

CIM hem akdi taşıyıcıyı hem de fiili taşıyıcıyı tanımlamaktadır. CIM m. 3/a’da akdi taşıyıcı, “*bu tekdüze kurallar uyarınca gönderen ile bir taşıma sözleşmesi yapan taşıyıcı*” olarak tanımlanmaktadır. CIM taşıyıcıyı akdi taşıyıcı ve zincirleme taşıyıcı olarak ifade etmektedir. CIM uyarınca, zincirleme taşıyıcı da taşıma sözleşmesinin tarafı olarak kabul edilir. Zincirleme taşıyıcıyla akdi taşıyıcı aynı taşıma sözleşmesine ve aynı taşıma belgesine dayanarak taşımayı kısım kısım ifa etmektedir. CIM m.3/b’de fiili taşıyıcı “substitute carrier”

⁴⁸³ **Aras, Yeşilova Ece:** *Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme (CMR md. 19-20-21)*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, s.139.

⁴⁸⁴ **Erdoğan:** *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, s.24.

⁴⁸⁵ Bu davada davalı olan Taunton tüm taşıma için üçüncü kişi Fransen Transport ile alt taşıma sözleşmesi yapmıştır. Mahkeme Taunton’nun CMR uyarınca taşıyıcı olduğuna karar vermiştir. Bkz. **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.167; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.46.

⁴⁸⁶ Fakat Konvansiyon 14/2: “...makul süre içerisinde talimat alamamışsa taşıyıcı, tasarruf hakkını haiz kişinin menfaatine en uygun olduğunu düşündüğü şekilde hareket eder”; 16/2: “...Taşıyıcı bundan sonra eşyayı, tasarruf hakkı sahibi adına muhafaza eder... bu son durumda üçüncü kişiyi seçmede özen gösterme dışında herhangi bir sorumluluğu bulunmaz.”; 16/3: “... taşıyıcı, tasarruf hakkına sahip kişiden talimat beklemezsizin eşyayı satabilir.”; 18/5 ‘Taşıyıcı halin icabına göre kendisine düşen bütün önlemleri aldığını...” hükümleri dikkate alındığında taşıyıcı tacir olmasa dahi en az bu sayılan maddelerdeki işlemleri yapabilecek basiret ve özene sahip olması gerekmektedir. Bkz. **Erdoğan:** *CMR Ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, s.24.

olarak ifade edilmiş, gönderenle taşıma sözleşmesi akdetmemiş, ancak taşıyıcının demiryolu taşımasının tamamını veya bir kısmını kendisine bıraktığı kişi olarak tanımlanmıştır⁴⁸⁷.

CMNI hem akdi hem de fiili taşıyıcıyı tanımlar. CMNI m. 1/2 akdi taşıyıcıyı: “*Bir gönderen ile kendi tarafından ya da adına taşıma sözleşmesinin yapıldığı herhangi bir kişi*” olarak tanımlamaktadır⁴⁸⁸. CMNI m. 1.3 ise fiili taşıyıcıyı “*Taşıyıcının yardımcıları ve temsilcileri dışında taşımanın tümünü veya bir kısmını taşıyıcıdan aldığı yetkiye dayanarak icra eden kişi*” olarak tanımlar⁴⁸⁹.

Her iki taşıyıcının da konvansiyon altında sorumlulukları ve yükümlülükleri düzenlenmiştir. Taşıyıcı taşımanın ifasını bir fiil taşıyıcıya tevdi ettiğinde bunu gönderene bildirmelidir. Bunun yanında taşıyıcı bir fiili taşıyıcıya tevdi etme özgürlüğü olsun olmasın hala tüm taşıma için sorumlu olmaya devam eder ve fiili taşıyıcı ifa ettiği taşıma için taşıyıcı ile birlikte müştereken sorumlu olur. Taşıyıcı ayrıca istihdamları kapsamında hareket ederken çalışanlarının ve hizmetinden yararlandığı kişilerin fiil ve ihmallerinden sorumludur. Diğer taraftan taşıyıcının çalışanları ve hizmetinden yararlandığı kişiler, taşıyıcı ve fiili taşıyıcı ile aynı sorumluluk istisnaları ve sınırlamalarına sahiptirler⁴⁹⁰.

TTK 850. maddesinde taşıyıcı; “*taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte taahhüt eden kişi*” şeklinde tanımlanmıştır.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun (KTK) “*Tanımlar*” başlıklı 3. maddesinde taşıyıcı; “*taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişi*” şeklinde tanımlanmaktadır. TİÖY m.4/n’de ise taşıyıcı, “*ticarete konu olan yükü taşımayı kabul eden ve bu yükün belli bir çıkış noktasından başka bir varış noktasına taşınmasını sağlayarak alıcıya teslim eden ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet iznine sahip gerçek ve tüzel kişiler*” olarak tanımlanmıştır.

Bu tanımlamalardan hareketle, taşıyıcı, gönderene karşı bizzat veya temsilci aracılığıyla taşıma taahhüdünde bulunan gerçek veya tüzel kişidir⁴⁹¹. Bu aynı zamanda akdi taşıyıcının da tanımıdır⁴⁹².

⁴⁸⁷ **Değirmenci Kula Nil:** *Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata Ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu İle Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı*, İÜHFM C. LXXIII, S. 1, 2015, ss.389-420, s.396; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.70.

⁴⁸⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.71.

⁴⁸⁹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.71

⁴⁹⁰ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.172.

⁴⁹¹ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.31; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.20; **Erdem:** *Karayolu Taşıma Hukuku*, s.59; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.44; **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.26; **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.76.

⁴⁹² **Seven:** *Taşıma Hukukunda Gönderilen*, s.28; **Aksoy** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.24; **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.34; **Kaya:** “*Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*”, s.929; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.19.

TTK m.850/3'deki “ *taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir*” ifadesinden taşıma işinin, ticari işletmesi çerçevesinde faaliyetini gerçekleştiren, taşımayı kendisine meslek edinmiş tacirler tarafından yapılabileceği sonucuna ulaşılmaktadır. Taşıma işini arizi olarak üstlenen gerçek ve tüzel kişiler hakkında TTK m.851 uyarınca uygun düştüğü ölçüde “*Taşıma İşleri*” kitabı kıyasen uygulanmaktadır⁴⁹³. Bu hükümle birlikte taşıyıcının taşıma işini meslek veya sanat edinmemiş olması halinde de bu hükümlere tabi olacağı düzenlenmiştir⁴⁹⁴. Daimi olarak taşıma işi icra eden fakat TTK m.11/1 bağlamında ticari işletme niteliği haiz bulunmayan işletmelerin yaptığı taşıma işi ticari işletme faaliyeti sayılacak olup, taşıma işlerine dair hükümler doğrudan uygulama alanı bulacaktır⁴⁹⁵. Diğer bir deyişle TTK açısından taşıyıcı sıfatını kazanabilmek için taşıma işinin sürekli yapılması lazım gelmektedir. Bu sebeple taşıma işini mesleki faaliyeti çerçevesinde sürekli icra eden kişi, tacir olup olmadığı ayrımı yapılmaksızın, yaptığı iş nitelik itibarıyla ticari olduğundan TTK hükümleri uygulanacaktır.

Kanaatimizce, TTK'nın taşıma işlerine ilişkin hükümlerinin uygulanabilmesi açısından ticari işletme ya da esnaf işletmesinin varlığı şart değildir. TTK hükümleri taşıma işini sürekli olarak gerçekleştiren kişilere uygulansa da arizi olarak gerçekleştiren kişiler hakkında kıyasen uygulanmaktadır. Bu sebeple bir kişinin taşıyıcı sayılabilmesi için, bir kez de olsa taşıma taahhüdünde bulunmuş olması yeterli olmalıdır⁴⁹⁶.

TTK fiili taşıyıcıyı doğrudan tanımlamamış, “*taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiili taşıyıcı tarafından yerine getirilirse bu kişi eşyanın zıyayı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumludur...*” ifadesiyle TTK m.888/1'de fiili taşıyıcıdan bahsetmiştir⁴⁹⁷. Buradan hareketle fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının taşıma işinin bir kısmını veya tamamını kendisine devrettiği, taşımının tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan taşıyıcıdır⁴⁹⁸.

MTO taşıma işinin yerine getirilmesi için çoğu zaman başka taşıyıcılar kullanma mecburiyetinde olup, alt taşıyıcı olarak adlandırılan kişilerle asli edim olarak üstlendiği

⁴⁹³ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.32; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.36; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.30.

⁴⁹⁴ **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.77.

⁴⁹⁵ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.32; **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, s.23.

⁴⁹⁶ Aynı yönde bkz. **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.26.

⁴⁹⁷ **Kum, Buğra Kaan:** *Taşıyıcının Tehlikeli Madde Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu*, Altınbaş Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Uluslararası Ticaret Hukuku Yüksek Lisans Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2020, s.61, 174 nolu dp.

⁴⁹⁸ **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.74; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.33-34; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.19.

taşımanın bir bölümü veya tamamı için alt taşıma sözleşmeleri akdeder⁴⁹⁹. Bu sözleşmelerin taşıyıcısı alt taşıyıcı sıfatını kazanır ve multimodal taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa dahi gönderene karşı bir borç olarak taşıma işini üstlenerek multimodal taşıma operatörünün ifa yardımcısı sayılır⁵⁰⁰. Bu ifa yardımcısı statüsü sadece alt taşıyıcılar için geçerli olup, MTO multimodal taşımada birden fazla taşıma türü kullanılması sebebiyle ortaya çıkan taşıyıcıların yardımcısı veya temsilcisi statüsünde değildir⁵⁰¹. Bilakis MTO bu alt taşıyıcılara karşı gönderen sıfatına haizdir⁵⁰².

MTO taşımanın yerine getirilmesinde başka taşıyıcılar, taşıma komisyoncuları, terminal işleticileri, yükleme boşaltma yüklenicisi, depo sorumlusu kullanabilir⁵⁰³.

MTO, multimodal taşıma sözleşmesi için akdi taşıyıcı sıfatını alırken taşımayı kendisi gerçekleştirdiğinde fiili taşıyıcı sıfatını almaktadır. Bununla birlikte taşımayı gerçekleştirmek için akdettiği alt taşıma sözleşmeleri ve diğer sözleşmeler açısından farklı sıfatlar alabilir. Bu sebeple çalışmada, akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcı, taşıma işleri komisyoncusu, denizyoluyla taşımalarda charterer ve gemi sahibi olmayan genel taşıyıcı (NVOCC) kavramlarına yer verilecektir.

2.2.2.1. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Multimodal Taşımayı Üstlenmesi

2.2.2.1.1. Genel Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusu

Taşıma işleri komisyoncusu eşyaların taşınmasına yönelik çözümler sunan dünya ticaretinde önemli bir sujettir⁵⁰⁴. Uluslararası taşıma tekniklerindeki gelişim önceleri faaliyet alanları belirli ve sınırlı olan taşıma işleri komisyoncularının artık birçok faaliyeti üstlenmesine sebep olmuştur. Bu aktörlerin sorumluluğunu belirlemek giderek zorlaşmıştır⁵⁰⁵.

⁴⁹⁹ **Adıgüzel:** MTO, s.100; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.3; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.5.

⁵⁰⁰ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s. 134.

⁵⁰¹ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.50.

⁵⁰² **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s. 134; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.7.

⁵⁰³ Multimodal taşıma sözleşmesini gönderenle akdeden ve bu taşımanın icrası için fiili taşıyıcılar kullanan şahıs olarak akdi taşıyıcı sıfatını kazanabilir. Taşımanın bir bölümünü veya tamamını kendi icra ederse fiili taşıyıcı olarak da adledilebilir. Multimodal taşımada yer alan her bir taşıma türünü gerçekleştirecek fiili taşıyıcılar ile ayrı ayrı sözleşmesel ilişki içerisine girerek bu kişilere karşı da *gönderen* sıfatını kazanmaktadır. Bunun yanı sıra, MTO, yine multimodal taşımayı düzenleme görevi itibarıyla, yüke ilişkin gerçekleştirilecek, taşıma dışındaki, diğer hizmetlerin ifası için terminal işleticileri (terminal operators), yükleme boşaltma yüklenicisi ve antrepo sorumlusu (warehouse keepers) gibi işletmelerle de sözleşmesel ilişki içerisine girerek bu kişilere karşı vekalet veren sıfatını kazanmaktadır. Bkz. **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.134, **Moreno:** *Multimodal Transport Documents*, s.6, **Adıgüzel:** MTO, s.101.

⁵⁰⁴ **Ramberg, Jan:** “Unification of the Law of International Freight Forwarding”, *Uniform Law Review*, Volume 3, Issue 15, s.5-6; **Ramberg, Jan:** “Freight Forwarder Law”, *Paper presented at Modern Law for Global Commerce Congress to celebrate the fortieth annual session of UNCITRAL*, Vienna, 9-12 July 2007, s.1 https://www.uncitral.org/pdf/english/congress/09-83930_Ebook.pdf (E.T.: 18.05.2019)

⁵⁰⁵ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.20.

Günümüzde taşıma işleri komisyoncuları sıklıkla taşıyıcı gibi sorumluluk almaktadır⁵⁰⁶. Taşıma işleri komisyoncusu sözleşme akdettiği kişilerin ihtiyaçlarına bağlı olarak birçok farklı hizmet rollerinde hareket edebilmektedir⁵⁰⁷. Bunun sonucu olarak da hukuki durumları farklılık göstermektedir. Taşıma işi komisyoncuları geleneksel ve tarihi olarak gönderenin temsilcisi olan komisyonculuk rolünde hareket eden kişilerdir⁵⁰⁸. Özellikle multimodal taşımalarındaki gelişim taşıma işleri komisyoncularının tüm taşıma sürecini kapsayan kendi taşıma belgelerini geliştirmeye başlamalarına sebep olmuştur. Bu durum, taşıma işleri komisyoncularının tüm taşıma boyunca taşıyıcı gibi sorumlu tutulmalarına yol açmıştır. Multimodal taşıma bu taşıma için kullanılan taşıma türlerine ilişkin unsurların ve bu taşımanın yerine getirilmesi için diğer sözleşmelere ilişkin unsurların bir araya getirildiği bir taşıma olarak önemli bir organizasyon ve örgütlenme gerektirdiğinden günümüzde taşıma işleri komisyoncuları multimodal taşımayı üstlenmekte ve MTO olarak adlandırılmaktadır. Diğer bir deyişle multimodal taşıma açısından taşıma işleri komisyoncusu multimodal taşımayı gönderene geniş bir hizmet portföyü sağlayarak gerçekleştiren kişidir⁵⁰⁹.

Bu nedenle mahkeme kararları ve doktrinde hukuki statüsü kesinlik arz etmeyen; komisyoncu⁵¹⁰, temsilci, taşıyıcı gibi görünümlere sahip olan taşıma işleri komisyoncusu, multimodal taşıma söz konusu olduğunda “taşıma operatörü”, “taşıma işleri organizatörü”⁵¹¹ olarak adlandırılacaktır⁵¹².

Bu bölümde taşıma işleri komisyoncusunun farklı hukuk sistemlerinde taşıyıcı olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceği ele alınacaktır.

2.2.2.1.2. Alman Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu

Alman hukuku taşıma işleri komisyoncusunu HGB’de tanımlamıştır. Bu tanıma göre taşıma işleri komisyoncusu kendi adına ve müşterisi hesabına hareket eden gerçek ya da tüzel kişidir. Alman hukuk sistemine göre taşıma işleri komisyoncusu eşyaların taşınmasını organize etmekle yükümlüdür⁵¹³.

⁵⁰⁶ **Ramberg, Jan:** *General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders*, Stockholm: Nordiskt speditörförb, 2002, s.53; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.21.

⁵⁰⁷ **Schramm, Hans, Joachim:** *Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains: A Social Network Approach*, Physica-Verlag, 2012, s. 24-30.

⁵⁰⁸ **Glass:** *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, s.49; **Carr, İndira/Stone, Peter:** *International Trade Law*, Fifth Edition, Routledge 2014, s.377.

⁵⁰⁹ **Ramberg, Jan:** *The Law of the Transport Operators in International Trade*, Norstedts Juridik AB, Stockholm, 2005, s.27.

⁵¹⁰ **Ramberg, Jan:** *The Law of Freight Forwarding and the 1992 Fiata Multimodal Transport Bill of Lading*, International Federation of Freight Forwarders Associations, Zurich, 1993, s.18.

⁵¹¹ **Cumaloğlu:** *Kirkambar Sözleşmesi*, s.80.

⁵¹² **Ramberg:** *The Law of Transport Operators*, s.36.

⁵¹³ **Schneider, Edgar:** *Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs*, Springer Gabler, Ocak, 1992, s. 23.

Taşıma işleri komisyoncusu kendisi taşıma hizmeti gerçekleştirmez. Yalnızca böyle bir hizmeti “sağlamayı (besorgen)” taahhüt eder⁵¹⁴. Taşımanın fiili ifasıyla değil, eşyaların sevkiyatını düzenlemekle yükümlüdür. Ayrıca eşyaların sigortalanması, paketlenmesi, bilgi edinme, gümrük işlemleri, taşıma ve yükleme ekipmanlarının sağlanması, sayma, ölçme, tartma, gibi bir dizi faaliyeti organize etmeyi teklif eder. Burada prensip olarak, sadece bu hizmetlerin sağlanması için gerekli sözleşmeleri yapmakla yükümlüdür⁵¹⁵. Taşıma işleri komisyoncusu asilin menfaatlerini korumalı ve onun talimatlarına uymalıdır. Taşımanın yolunu ve yöntemini belirlemeli, güvenilir taşıyıcıları, ambarları veya alt taşıyıcıları seçmeli ve gerekli sözleşmeleri yapmalı ve kendisine talimat verildiği sürece taşınan eşyaları sigortalamalıdır. Taşıma işleri komisyoncusu basiretli bir tacirin gösterdiği özeni göstermek mecburiyetindedir⁵¹⁶.

Alman hukuku, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesini (Speditionsvertrag), taşıma işleri komisyoncusunun (Spediteur) eşyaların gönderilmesi için ayarlama yapmak zorunda olduğu bir sözleşme olarak tanımlamakta olup, taşıma işleri komisyoncusu açıkça yetkilendirilmişse, eşya taşımaya ilişkin sözleşmeyi bir temsilci olarak gönderen adına yapabilmektedir. Bu durumda doğrudan temsil yoluyla, asıl sorumlu gönderen taşıma sözleşmesine taraf olmaktadır⁵¹⁷. Taşıma işleri komisyoncusu kendi adına ve temsilcisi olduğu kişi lehine faaliyet gösterdiğinde dolaylı temsil kavramı uygulanır. Buna göre taşıma işleri komisyoncusu kendi adına hareket eder ve sözleşmenin tarafı olur. Bu sebeple sözleşmeden asıl sorumlu kişinin gönderen olduğunu ileri sürerek taşıyıcıya karşı sorumluluktan kaçamaz. Tüm bunlara rağmen komisyoncu, taşıma sözleşmesinin ilgili tarafı olarak kalır. Komisyoncunun yaptığı iş ve işlemlerle ilgili sözleşmeden asıl sorumlu kişiye hesap verme yükümlülüğü vardır.

HGB taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcı olmadığını fakat bazen taşıyıcı olarak hareket edebileceğini ifade etmektedir⁵¹⁸. HGB § 458, § 459 ve § 460’da ele alınan üç durumda, genel olarak taşıma işleri komisyoncusunu komisyoncu olarak kabul eden

⁵¹⁴ **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Müller-Rostin*, Knr. 21.

⁵¹⁵ **Schneider:** *Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs*, Sprimger,, s. 26-32.

⁵¹⁶ **Höra, Knut:** *Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht- § 11 Transportversicherung (MAH VersR/ Bearbeiter § 11)*, 4.Auflage, C.H. BECK, München, 2017, Knr. 195; **Koller in Prölss/Martin:** VVG, Knr. 3.

⁵¹⁷ **Tushevskaja, Borka:** “Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders”, **Balkan Social Science Review**, Vol. 4, December 2014, s.50-53.

⁵¹⁸ Alman hukukuna göre genel ilke komisyonculuk rolüne dayanmakta iken uygulamada taşıma işleri komisyoncusu taşıma için tek bir ücret alıyorsa, eşyayı başka bir gönderenin eşyasıyla birlikte taşıyorsa ve taşımayı bizzat üstlenmişse, taşıma işleri komisyoncusuna taşıyıcı olarak muamele edilir. Bkz **Thume Schmidt:** *COVID-19, Rechtsfragen zur Corona-Krise, § 12 Transportrecht*, 1. Auflage 2020 Knr. 43.

yaklaşımdan ayrılmakta, taşıma işleri komisyoncusunu zorunlu olarak taşıyıcılara uygulanabilir sorumluluk sisteminin (HGB § 466/3) konusu yapmaktadır⁵¹⁹.

HGB § 458 uyarınca taşıma işleri komisyoncusu taşıma sözleşmesi akdedebilir⁵²⁰. Bu durumda bir taşıyıcı olarak ücret talep etme hakkı vardır. Ayrıca taşıma işleri komisyoncusu hizmetlerine dayanarak ödeme talep etme hakkı vardır. HGB § 459'a göre taşıma işleri komisyoncusu eşyaların taşınmasında gerçekleştirdiği tüm faaliyetler için taşıma ücretini de içeren götürü bir ücret belirliyorsa taşıyıcı olarak hareket etmektedir⁵²¹. Tetroc Ltd. ve Cross Con. davasında, taşıma işleri komisyoncusunun götürü bir ücret almasına rağmen taşıyıcı sayılmadığı Chanflow ve Ackworth davasına atıfta bulunulmuş, tek bir bedelin kararlaştırıldığı bir taşımada komisyoncuların gerçek konumunun taşıyıcı olduğuna hükmedilmiştir⁵²². Buna dayanarak götürü bir bedel belirlenmiş bir taşıma sözleşmesindeki komisyoncunun hak ve yükümlülükleri bir taşıyıcının hakları ve yükümlülükleridir⁵²³.

HGB § 460 uyarınca taşıma işleri komisyoncusu kendi hesabına yapılmış bir taşıma sözleşmesine dayanarak eşyayı başka bir gönderenin eşyasıyla birlikte taşıttığında aynı durum söz konusudur ve taşıyıcı olarak nitelendirilir⁵²⁴.

Taşıma işleri komisyoncuları taşıyıcı sorumluluğuna sahip olduğu hallerde eşyalara gelen zarardan muhafaza eden olarak sorumlu olduğu gibi taşıyıcıların sahip olduğu muafiyet ve sınırlamaları da savunmasına dahil etmeye yetkilidir⁵²⁵.

2.2.2.1.3. Fransız Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu

Fransa'da eşyaların taşınmasına yardımcı olan ve müşterisinin temsilcisi olarak hareket eden "transitaire" ve bir lisansa sahip olması gereken müşterisine karşı eşyaların taşınmasının planlanması, organizasyonu ve uygun alt taşıyıcıların seçilmesi için başkasına devredilemeyen kişisel bir borcu olan "commisionnaire de transport" vardır⁵²⁶. Bu kişi hak ve borçları açısından taşıyıcı ile taşıma işleri komisyoncusu arasında taşıma işiyle uğraşan bir kişi olup, alt taşıyıcılar tarafından sağlanan hizmetlerin garantörü olup alt taşıyıcılarla aynı

⁵¹⁹ Höra: MAH VersR/ Bearbeiter § 11, Knr. 196.

⁵²⁰ Schmidt, Herber: MüKoHGB/Müller-Rostin, Knr.22; Schneider: Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs, s.25-26.

⁵²¹ Schneider: Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs, s.33-34.

⁵²² Downie Darcy Beamer: Freight Forwarders' Liability During International Multimodal Transportation, Institute of Air and Space Law McGill University, Montreal, December, 1999, s.24.

⁵²³ Schneider: Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs, s.26.

⁵²⁴ Schneider: Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs, s.35-38.

⁵²⁵ Schneider: Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs, s.38-40.

⁵²⁶ Smeele, Frank: "Legal Conceptualisations Of The Freight Forwarder: Some Comparative Reflections On The Disunified Law Of Forwarding", JIML, Vol.21, 2015, ss.445-459, s.452
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2776587 (E.T.: 17.07.201) ; De Wit: Multimodal Transport, s.21, Hoeks: Multimodal Transport Law, s.57.

ölçüde sözleşmenin icrasından sorumludur⁵²⁷. Bu sorumluluk, eşyaların taşıma belgesinde belirtilen süre içinde varma yerine ulaşmaları, zıya veya hasarının tazminini kapsamaktadır. Bununla birlikte eşyaların zarar görmemesine ve zamanında ulaşmasına ilişkin bu sorumluluk mutlak olmayıp, mücbir sebep hallerini kapsamamaktadır.

Fransız hukukunda taşıma işleri komisyoncusunun müşteriye bilgi vermek, temsil olunanın talimatlarını titizlikle yerine getirmek sözleşme yükümlülüklerini yerine getirebilecek bir taşıyıcı seçmek, eşyaların kendine has özelliklerine uygun ekipman bulmak, taşıma yükümlülüklerini yerine getirmedeki zorlukları temsil olunana bildirmek, eğer varsa eşyaların sigortalanmasıyla ilgili olarak verilen talimatları dikkatlice gerçekleştirmek gibi görevleri vardır. Uluslararası taşımada bu komisyoncunun taşıyıcı sıfatı alması mümkün olabilirken, Fransız hukukunda bu kişi taşıyıcı olarak kabul edilemez. Eğer taşımada başka kişiler kullanıyorsa bu kişilerin davranışlarından sorumlu olup, zıya, hasar veya gecikmeye neden olmaktan sorumlu herhangi bir kişiye, bu kişilerle sahip olduğu sözleşmesel ilişki gereği rücu edecektir⁵²⁸.

2.2.2.1.4. İtalya ve Belçika Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu

HGB'deki taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin hükümlerin İtalyan hukukundaki taşıma işleri komisyoncusu üzerinde önemli etkisi vardır. İtalyan Ticaret Kanunu m. 1737'ye göre taşıma işleri komisyoncusu kendi adına müşterisinin hesabına hareket eden kişidir⁵²⁹. Bu hükümler Belçika hukuk sisteminin de bir parçası olup, Belçika hukukunda taşıma işleri komisyoncusunun sadece taşıma sürecine aracılık etmekten kaynaklanan sorumluluğu ele alınmaktadır (commissionnaire – expéditeur)⁵³⁰.

İtalyan hukuk sistemi bazı taşıma işleri komisyoncularını “spedizioniere-vettore” olarak isimlendirmekte, bu kişiler taşıyıcı sorumluluğu olan taşıma işleri komisyoncuları olarak nitelendirilmektedir⁵³¹.

Belçika sistemi bazı taşıma işleri komisyoncularına “commissionnaire de transporte” adı verir ve bu kişiler a) kendi adına ve kendi araçlarını kullanarak eşyaları taşıdıklarında, b) kendi adına taşıma belgeleri düzenlediklerinde ve c) iş ve işlemler bunların açıkça taşıyıcı

⁵²⁷ Smeele, “Legal Conceptualisations Of The Freight Forwarder: Some Comparative Reflections On The Disunified Law Of Forwarding”, s.453.

⁵²⁸ Smeele, “Legal Conceptualisations Of The Freight Forwarder: Some Comparative Reflections On The Disunified Law Of Forwarding”, s.453-454

⁵²⁹ Tushevska: “Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders”, s.52.

⁵³⁰ Tushevska: “Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders”, s.52.

⁵³¹ Tushevska: “Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders”, s.52.

olarak sorumlu olduğunu gösterdiğinde tüm taşıma boyunca eşyaya ilişkin zarardan sorumludur⁵³².

2.2.2.1.5. Hollanda Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu

Hollanda hukukuna taşıma işleri komisyoncusu gönderen adına sözleşme yapan temsilcidir. Taşıma işleri komisyoncusu taşımayı üstlendiği takdirde taşıyıcı sayılır. Bununla birlikte, temsilcilik rolü eşyaların zayı olması, hasar görmesi ya da gecikmesi durumuna karşın sözleşmeden asıl sorumlu olan kişinin taşıyıcıya karşı dava açmasını sağlamak için tüm ilgili bilgi ve belgeleri sağlama görevini beraberinde getirir. Eğer taşıma işleri komisyoncusu bunu yapmazsa görevin ihlalinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olduğu gibi bir taşıyıcı gibi sorumlu olur⁵³³. Taşıyıcıya rücu işlemi, taşıma işleri komisyoncusunun gönderene taşıyıcıyla yapılan taşıma sözleşmelerini zamanında bildirmemesi veya ona tüm ilgili belgeleri vermemesi durumunda mümkün değildir. Bunun yanında DCC genel olarak eşya taşıma sözleşmeleri için emredici hükümler içerir. Taşıyıcı olarak sözleşme yapan taşıma işleri komisyoncusunun bunlara uyması gerekir.

2.2.2.1.6. İngiliz Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu

İngiliz hukuk sisteminde taşıma işleri komisyoncusunu tanımlamada komisyoncunun işinin genel gidişatı ve işini nasıl tarif ettiği, kendini komisyoncu ya da taşıyıcı olarak gösterdiği önem arz etmektedir⁵³⁴. İngiliz hukuku bu alana sözleşme özgürlüğü ilkesinden yaklaşmaktadır. Başlangıçta taşıma işleri komisyoncusu müşterinin temsilcisi olarak görülmekteydi.

İngiliz hukuku, içtihatlar, taraflararası ilişkiler ve sözleşmenin icra edilişine bakarak taşıma işleri komisyoncusunun sözleşmedeki konumunun belirlenmesi gerektiğini önermektedir. Başka bir deyişle daha önce de belirttiğimiz gibi bir mahkeme için temel mesele taşıma işleri komisyoncusu tarafından gerçekleştirilen rolü belirlemektir. Bu ise taraflar arasındaki iş ilişkilerinin de dahil olduğu her bir olaydaki durumların incelenmesini gerektirir⁵³⁵. Birinci faktör, tarafların kendini nitelendirme şeklidir. İkinci faktör eşyanın

⁵³² **Tushevskas:** "Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders, s.52.

⁵³³ **Smeele,** "Legal Conceptualisations Of The Freight Forwarder: Some Comparative Reflections On The Disunified Law Of Forwarding", s.455-456; **Spanjaart:** Multimodal Transport Law, s.51.

⁵³⁴ **Tushevskas:** "Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders, s.57.

⁵³⁵ H. Edwin Anderson III ABD bağlamında taşıma işleri komisyoncusu gerçek hukuki rolünü özellikle taşıyıcı olup olmadığına dair mahkemeler tarafından kullanılan kriterleri tarif eder. Ne ABD hukukunda ne de İngiltere hukukunda taşıma işleri komisyoncusu konumunu belirleyecek açık kriterler yoktur. Bu meseleyi değerlendiren ABD Mahkemeleri taşıyıcı konumunu belirlemek için dört faktör kullanırlar: a) İlgili belgelerde yükümlülüklerin tarif ediliş tarzı. Fakat bir tarafın kendisini tarif etmesi belirleyici değildir. b) Taraflar arasındaki iş ilişkilerinin geçmişi c) Bir taşıma senedi çıkarılması. d) Hizmetlerin ücretlendirilmesini yöntemi.

taşıması sürecine katılan taraflar arasındaki iş ilişkilerini incelenmesi gerektiğine işaret etmektedir⁵³⁶. Üçüncü faktör taşıma işleri komisyoncusu tarafından bir taşıma belgesinin düzenlenmesidir. Taşıma belgesinin düzenlenmesi oldukça önemli olduğundan, taşıma belgelerinin hukuki niteliğine azami ölçüde dikkat çekilmiştir⁵³⁷. Bu yöntem dünya üzerinde taşıma işleri komisyoncusunun konumunu tanımlamada en çok kabul edilmiş yöntemdir⁵³⁸. Taşıma işleri komisyoncusunu taşıyıcı konumunu ispat edecek bir belgeye göre hareket ederse taşıyıcı sorumluluğuna maruz kalır⁵³⁹.

2.2.2.1.7. Türk Hukukunda Taşıma İşleri Komisyoncusu

TTK'da taşıma işleri komisyoncusu HGB'deki "spediteur" kavramından ihdas edilmiştir⁵⁴⁰. E-TTK ve TRG'den önceki HGB'de taşıma işleri komisyoncusu gönderen hesabına ve kendi adına sözleşmeler akdedebilen dolaylı temsilci konumundaydı⁵⁴¹. Kıta Avrupası hukuku geleneğine ait hukuk sistemlerinde, temsil olunan ile dolaylı temsilci olarak görev yapan bir taşıma işleri komisyoncusu arasındaki sözleşme ilişkisi, komisyonculuk sözleşmesi olarak tabir edildiğinden⁵⁴² TTK'daki taşıma işleri komisyoncusu ifadesi bu durum gözetilerek kanunumuza yerleşmiştir. Nitekim kanun koyucu, "*taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin ihtiva ettikleri özel hükümler haricinde, komisyonculuk sözleşmesinin*" uygulanacağını belirterek komisyoncu kavramına atıfta bulunmuştur. Taşıma işleri komisyoncusu gönderenin dolaylı bir temsilcisi olarak, üçüncü şahıslarla sözleşmelere giren veya kendi adına ancak gönderen hesabına yasal işlemlerde bulunan komisyoncu olarak anılsa da, gönderen adına üçüncü şahıslarla sözleşmelerde bulunurken veya üçüncü şahıslarla

Bkz. **Cain, Peter**: "Complexity, Confusion And The Multifaceted Legal Roles Of The International Freight Forwarder (Freight Forwarder)", Macquarie Law Journal, Vol. 14. s.40-41;

⁵³⁶ **Downie**: Freight Forwarders' Liability During International Multimodal Transportation, s.25.

⁵³⁷ **Glass**: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, s.56-57, 65-69.

⁵³⁸ **Glass**: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, s.51,54,67.

⁵³⁹ **Downie**: Freight Forwarders' Liability During International Multimodal Transportation, s.24-25.

⁵⁴⁰ HGB "spediteur" kavramına 1998 yılında yürürlüğe giren Taşıma Reformu Kanunundan (TransportReformGesetz "bundan böyle TRG olarak anılacaktır".) önce "Ticaret İşleri" adlı 3. Kitabının 4. Bölümünde Taşıma İşleri (Speditionsgeschäft-Forwarding) başlığı altında § 407-415 arasında yer verirken, TRG'den sonra bu kavramı Ticaret İşleri başlıklı 4. Kitabının "Taşıma İşleri" (Speditionsgeschäft) başlıklı 15. Kısımında § 453-466 arasında düzenlenmiştir. Bu değişikliği TRG'nin getirdiği yenilikleri göz ardı ederek sadece şekil açısından yorumladığımızda "spediteur" kavramının aynı kaldığı sadece madde numaralarının ve bölümün değiştiğinden bahsetmek mümkün olabilir, ancak TRG'den önceki "spediteur" ile TRG'den sonraki "spediteur" aynı kavramlar değildir. TRG'den önceki HGB § 407-415'i iktibas eden E-TTK ve TRG'den sonraki HGB § 453-466'yı iktibas eden TTK, HGB'de olduğu gibi kavram birliğini korumak adına "taşıma işleri komisyoncusu" ifadesini muhafaza etmektedir. Bkz. **Alhan**: "Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi", s.1142.

⁵⁴¹ **Alhan**: "Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi" s.1146.

⁵⁴² **Tushevskaja**: "Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders", s.50; **Misli**: Forwarder, s.284; **Karan**: Law on the International Carriage of Goods, s.62; **Akdeniz**: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, s.13.

ilgili diğer hukuki işlemlerde bulunurken gönderenin doğrudan bir temsilcisi olduğu, taşımanın bazı unsurlarının veya hatta tümünün sorumluluğunu üstlendiği ya da taşıma sözleşmesi uyarınca taşımaya ilişkin diğer yardımcı hizmetleri sağladığı durumlar vardır.

TTK'da doğrudan temsile yer verilmesi, TTK m.918'de taşıma işleri komisyoncusuna *“eşyayı taşıtmak, taşıma işini örgütlemek, taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek, taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcı ve taşıyıcıları seçmek, eşyanın taşınması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak, taşıyıcıya ve taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları vermek, gönderenin tazminat haklarını teminat altına almak, taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyayı sigortalamak, ambalajlamak, işaretlemek, gümrüklemek ve bu edimlerin yerine getirilmesi için gereken sözleşmeleri yapmak”* gibi çok sayıda yükümlülük yüklenmesi onu salt komisyoncu vasfından uzaklaştırmaktadır.

TTK eşya taşımaya ilişkin hususlarda taşıma sözleşmesine ait hükümlerin taşıma işleri komisyonculuğuna da uygulanabileceği hüküm altına alarak taşıma işleri komisyoncusunun gönderen adına eşyaların bir ülkeden başka bir ülkedeki taşıma noktasına taşınmasını organize eden temsilci sıfatına haiz bir kişiden, günümüzde kendi başlarına bir taşıyıcı gibi hareket etme,, kapıdan kapıya taşıma hizmetlerini tıpkı taşıyıcı gibi düzenli hat taşımacılığı kullanarak yerine getirme bu sayede taşıma sözleşmesi akdetme özgürlüğüne sahip bir kişiye evrilmesini göz önünde bulundurmıştır. E-TTK m.814 uyarınca; *“taşıma işleri komisyoncusunun kendi adına taşıma senedi düzenlediği”*, E-TTK m.814 ve TTK m. 926 uyarınca *taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı üzerine aldığı*, E- TTK m.814 ve TTK 921 uyarınca *“ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırıldığı”*, TTK 927 uyarınca *“taşıma işleri komisyoncusunun bir taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyayı başka bir gönderenin eşyasıyla birlite taşıtma hakkına sahip olduğu”* durumlarda, taşıma işleri komisyoncusunun taşımaya bağlı hak ve yükümlülükler bakımından taşıyıcı sayılacağı belirtilmiştir⁵⁴³.

TTK m.926- 927 hükümleri multimodal taşımalar açısından uygulanabilir niteliktedir. Taşıma faaliyetinin bir kısmını veya tamamını gerçekleştirebilen taşıma işleri komisyoncusu⁵⁴⁴, bunu gönderenle yaptığı bir sözleşmeyle akdi taşıyıcı olarak gerçekleştireceği gibi taşımanın tamamının sorumluluğunu üzerine almak istemezse taşımanın

⁵⁴³ **Karan:** *Law on the International Carriage of Goods*, s.62; **Arkan:** *“Taşıma İşleri Komisyoncusu Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”*, s.313; **Akdeniz:** *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s.50.

⁵⁴⁴ **Adıgüzel,** *Taşıma Hukuku*, s. 297-298; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.74.

bir bölümünü fiili taşıyıcı olarak gerçekleştirebilir⁵⁴⁵. Taşıma işleri komisyoncusu akdi taşıyıcı olarak kabul edildiğinde, aynı zamanda taşınan eşyaya ilişkin bir sorumluluk ortaya çıktığında, bu sorumluluğa uygulanacak sorumluluk rejiminin de taşıyıcısı olarak kabul edilir⁵⁴⁶. Multimodal taşımalarda, taşıma işleri komisyoncuları da taşıma sürecinin tüm sorumluluğunu üzerine alarak gönderen ile multimodal taşıma sözleşmesi akdetmekte ve bu sözleşme uyarınca akdi taşıyıcı sıfatını kazanmaktadır.

1 Temmuz 2019 tarihinde yürürlüğe giren “Tanımlar” başlıklı 4. maddesinin e bendinde ilgili kanunun TTK olarak belirtildiği Taşıma İşleri Organizatörü Yönetmeliği’nde (TİOY) taşıma işleri komisyoncusu taşıma işleri organizatörü olarak ifade edilmiştir⁵⁴⁷.

TİOY’un 1. maddesindeki “*karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu taşımacılığında ve / veya kombine taşımacılık alanında faaliyet gösterecek taşıma işleri organizatörlerinin*” ifadesi multimodal taşımalar açısından önem arz etmektedir. Multimodal taşıma çalışmamızın önceki bölümlerinde izah ettiğimiz üzere kombine taşıma teriminin MTC ortaya çıktıktan sonra revize edilmiş halidir⁵⁴⁸. Taşıma işleri organizatörleri de multimodal taşıma söz konusu olduğunda TTK 926. maddede belirtildiği üzere taşıma işini üzerine alarak “multimodal taşıma operatörü” olarak adlandırılmaktadır.

TİOY m. 4/Ç’de “Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu” olarak tercüme ettiği 1926’da Viyana/Avusturya’da kurulan ve günümüzde taşıma alanındaki en büyük sivil toplum kuruluşu olan FIATA’nın üyelerinin işlemleri kolaylaştırmak için çıkardığı FIATA kurallarını tarafların akdettiği sözleşmelere dahil etmeyi amaçlayan belgelerden biri olan Multimodal Taşıma Konişmentosuna (FBL) yer vermiştir. Taşıma işleri

⁵⁴⁵ **Ramberg Jan:** *The Law of Freight Forwarding and the 1992 Fiata Multimodal Transport Bill of Lading*, s.38, **Cain:** “*Freight Forwarder*”, s.32-33; **Smeel:** “*Legal Conceptualisations Of The Freight Forwarder: Some Comparative Reflections On The Disunified Law Of Forwarding*”, s.10.

⁵⁴⁶ Siemens Ltd v Schenker International (Australia) Pty Ltd olayında Avustralya Yüksek Mahkemesi havayolu taşımasında Siemens’i gönderen, Schenker’i taşıma işleri komisyoncusu, Singapur Havayollarını ise taşımanın Berlin’den Melbourne’a kadar olan kısmı için fiili taşıyıcı olarak kabul etti. Hem Singapur Havayolları hem de Schenker hava konişmentosu düzenledi. Siemens’e ait değerli eşyalar, Melbourne Havaalanı sınırının dışında bulunan bir kamyonundan düştü ve kayboldu. Mahkeme, Schenker’in Avustralya hava sorumluluk rejimi açısından taşıyıcı olduğunu kabul etti. Schenker, taşıma işleri komisyoncusu olarak hem akdi taşıyıcı hem de sorumluluk rejimi taşıyıcısıydı. Benzer bir olay Aqualon’da (UK) Ltd - Vallana Shipping Corp davasında vardır. Bu davada taşıma işleri komisyoncusunun (CMR Karayoluyla Uluslararası Eşyaların Taşınması Sözleşmesi belirli karayolu taşımacılığı sözleşmelerine uygulanır) İngiliz mevzuatı açısından bir karayolu taşıyıcısı olup olmadığıydı. Taraflar arasındaki ilişkileri inceledikten sonra, Hollandalı taşıma işleri komisyoncusunun (Nilsson) CMR uyarınca taşıyıcı olduğuna hükmedildi. Böylece Nilsson hem akdi taşıyıcı hem de CMR (sorumluluk rejimi) taşıyıcısıydı. Bkz. **Cain:** “*Freight Forwarder*”, s.39; **Glass,** *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, s.54-58.

⁵⁴⁷ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Alhan:** “*Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi*”, s.1140-1141.

⁵⁴⁸ Aynı yönde görüş için bkz, **Arkan:** “*24.05.1980 tarihli Eşyanın Değişik Tür Araçlar ile Taşınmasına Dair Konvansiyon Üzerinde İnceleme*”, s.30.

organizatörleri bu belgeyi düzenledikleri takdirde multimodal taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesini taahhüt eden multimodal taşıma operatörü rolüne bürünmektedir⁵⁴⁹.

2.2.2.1.8. FIATA, BIFA, NSAB, ADSp vb. Model Kurallarda Taşıma İşleri Komisyoncusu

Taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu için bir model belirlemek adına farklı menfaatler arasında kabul edilebilir bir denge kurmanın hedeflendiği kurallar geliştirilmiştir. Bunlar Taşıma İşleri Komisyoncuları Birlikleri Uluslararası Federasyonu (FIATA) Model Kuralları, Taşıma İşleri Komisyoncuları Kuzey Ülkeleri Birliği (NSAB) Model Kuralları, Alman Taşıma İşleri Komisyoncuları Genel Şartları (ADSp), Hollanda Taşıma İşleri Komisyoncuları Birliği (FENEX) Genel Şartları, Britanya Uluslararası Yük Birliği Standart Ticaret Şartları (BIFA-STC), İrlanda Uluslararası Yük Birliği Standart Ticaret Şartları ve Ardiye Şartları (ILFA-STC) ve Singapur'da Singapur Lojistik Birliği Standart Ticaret Şartları (SLA-STC) olarak sayılabilir.

İngiltere'de taşıma işleri komisyoncuları BIFA tarafından hazırlanan standart ticari şartlar altında sözleşme akdederler. BIFA Şartları uyarınca taşıma işleri komisyoncuları tüm hizmetleri bir temsilci olarak ya da kendi üstlenerek sağlamaya hakkı vardır⁵⁵⁰.

SLA-STC uyarınca komisyoncu taşımayı kendisi yaptığında, multimodal taşıma operatörü olarak sözleşme akdettiğinde ya da açıkça yazılı olarak kendi adına hareket ettiğini kabul ettiğinde taşıyıcı olarak sorumludur.

NSAB uyarınca taşıma işleri komisyoncusu hizmetlerini kendi ad ve hesabına yerine getirmeyi taahhüt ediyorsa veya gönderenin temsilcisi olarak hareket ettiğini açık bir şekilde belirtmiyorsa kendi adına hareket ettiği kabul edilmektedir. NSAB sözleşmenin tarafları açıkça bu şartları sözleşmeye dahil ettiklerinde geçerli olacaktır.

Alman hukukunda taşıma işleri komisyoncusu kavramı ele alınırken HGB ile birlikte taşıma işleri komisyoncularının iş ve işlemlerinde kullanılan ADSp göz önünde bulundurulmalıdır. ADSp "Tanımlar" başlıklı 1.maddesinde taşıma işleri komisyoncusunu "müşteri/müvekkil"⁵⁵¹ (Auftraggeber) ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi akdeden, HGB § 407 uyarınca taşıyıcı, HGB § 453 uyarınca taşıma işleri komisyoncu, HGB § 467

⁵⁴⁹ **Alhan:** "Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi", s.1166.

⁵⁵⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. <https://www.bifa.org/media/4572433/bifa-stc-2021-england-edition.pdf>, (E.T: 06.04.2019), Ayrıca, **Downie:** Freight Forwarders' Liability During International Multimodal Transportation, s.49-57.

⁵⁵¹ ADSp taşıma uygulamaya yönelik olduğundan müvekkil/müşteri ifadesini kullanmayı tercih etmiştir. Burada müşteri/müvekkilden kasıt eşyaların sahibi olan gönderendir. **Alhan:** "Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi", s.1142.

uyarınca depo(ardiye) sorumlusu ve HGB §481, §527 uyarınca deniz taşıyanı sayılan, tüzel kişi” olarak tanımlamıştır. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesini ise, “eşyaların taşınması, depolanması ve taşınması ile ilişkili gümrük işlemleri, eşyanın takibi ve elleçlenmesi ile ilgili olup olmadıklarına bakılmaksızın taşıma işleri komisyoncusu tarafından taahhüt edilen tüm faaliyetleri kapsayan sözleşme” olarak nitelemiştir⁵⁵².

ADSp'nin hükümleri, taşıma sözleşmesinin yürütülmesine ilişkin kuralları içerir. Diğer hususların yanı sıra, asil olarak taşıma işleri komisyoncusunun bildirim görevleri (bölüm 3.3-3.6), gönderinin gümrük işlemleri (bölüm 5), eşyaların ambalajlanması ve etiketlenmesi (bölüm 4, 6), lojistik servis sağlayıcısının kontrol vergileri (bölüm 3. 17), mahsup etme yasağı (bölüm 19), taşıma işleri komisyoncusunun rehin ve alıkoyma hakları (bölüm 20), eşyaların sigortası (bölüm 21), taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu (22 ila 28. bölümler)) ve taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluk sigortası (bölüm 29) ve çıkan uyuşmazlıklarda taşıma işleri komisyoncusunun iş yerinin bulunduğu yerin yargı yeri olacağı (Bölüm 30.2'), taşıma sözleşmelerinin Alman yasalarına tabi olacağı 30.3 belirtilmektedir⁵⁵³. ADSp lojistik servis sağlayıcısı lehine, HGB § 431'de belirtilen eşyaların brüt ağırlığının kilogramı başına 8.33 SDR'lik eşyaların ziya ve hasarına ilişkin azami sorumluluk miktarından sapan hükümler de içermekte olup bu hükümlere, HGB § 449/2 uyarınca uyarınca taşıma işleri komisyoncusunun lehine azami sorumluluk miktarından sapan anlaşmalara, ancak miktar açıkça yazıyla belirtilmişse izin vermektedir⁵⁵⁴.

FIATA, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu için bir model belirlemek adına farklı menfaatler arasında kabul edilebilir bir denge kurmak amacıyla 1996'da taşıma işleri komisyoncusunun hizmetleri için FIATA Model Kurallarını ihdas etmiştir⁵⁵⁵. Bunlar ulusal taşıma işleri komisyoncusu birlikleri tarafından kendi standart hüküm ve şartları geliştirmek için kullanılmış ve en azından taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunu bakımından bir model olmuşlardır. Bu kurallar, çalışmamızın ilk bölümünde belirttiğimiz üzere, taşıma işleri komisyoncusunu lojistik; eşyanın taşınması, konsolidasyonu, depolanması, elleçlenmesi, paketlenmesi veya dağıtımına dair her türlü yardımcı ve danışmanlık hizmeti ile gümrük ve vergi konuları ile eşyanın resmi amaçla beyanı, sigortalanması, eşyaya ilişkin belgelerin

⁵⁵² ADSp Alman Alman Medeni Kanunu (Bürgerliches Gesetzbuch “bundan böyle BGB olarak anılacaktır.”) § 307 vd., HGB § 449 ve 452 uyarınca içerik kontrolüne tabi olup, uygulanması her ne kadar taraf iradelerine bağlı olsa da lojistik servis sağlayıcısı kavramının yorumlanması önemli bir parametredir. **Alhan:** “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi”, s.1142.

⁵⁵³ **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, § 9 Abschluss, Inhalt und Wirksamkeit des Frachtvertrages*, Knr.323.

⁵⁵⁴ **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, § 9 Abschluss, Inhalt und Wirksamkeit des Frachtvertrages*, Knr.326.

⁵⁵⁵ **Ramberg,** *The Law of Transport Operators*, s.94.

temini veya ücretinin ödenmesi dahil, ancak, bunlarla sınırlı olmayan hizmetleri taahhüt eden kişi olarak” taşıma işleri komisyoncusuluğu sözleşmesi üzerinden tanımlamıştır. Kurallar, a) taşıma işleri komisyoncusunun ne zaman taşıyıcı olarak hareket ettiği, örneğin taşımayı kendisi icra etmesi ya da kendi taşıma belgesini düzenleyerek, açık ya da örtülü bir şekilde taşımayı taahhüt etmesi ya da başka türlü taşıyıcı sorumluluğunu tabi kılınması ve b) diğer hizmetler için ne zaman sözleşmeden esas sorumlu olan kişi olarak hareket ettiğini ortaya koymayı hedeflemişlerdir.

Bu gözlemler sonucu bu kuralların taşıma işleri komisyoncusunun sözleşmeye göre taşıyıcı sayıldığı durumları kabul ettiği sonucu çıkarılabilir. Taşıma işleri komisyoncusu genel şartları bu kişilere sözleşmeye göre taşıyıcı olarak hareket etme imkanını sağlar. Taşıma belgeleri düzenleyenlerse, bu belgeleri taraflar arasında bir taşıyıcı rolünün amaçlandığına açık bir gösterge olarak kullanırlar. Taşıma işleri komisyoncusunun sadece gönderen ve diğer bir taşıyıcı arasındaki bir ilişkiyi gösteren bir belge düzenlemesi durumunda bu onun sadece temsilci olarak hareket ettiğinin bir göstergesi kabul edilir. Kendi adına (as principle) multimodal taşıma belgesi düzenleyen taşıma işleri komisyoncusu taşımayı kendisinin icra edip etmediğine bakılmaksızın multimodal taşıma sözleşmesinin tarafı olarak MTO sıfatını almaktadır.

2.2.2.1.9. Değerlendirme

Taşıma sektöründe taşıma işleri komisyoncuları tüm taşıma boyunca eşyalardan sorumlu hizmet sağlayıcısı olarak hareket etmektedirler. Dolayısıyla uluslararası seviyede dolaylı/doğrudan temsil sorunlarını tartışmak yersizdir. Bugün artık taşıma işleri komisyoncuları sıklıkla taşıyıcı olarak hareket etmektedir. Taşıma endüstrisinde yer alan bu değişimin hukuk sistemine de yansması gerekmektedir. Bu değişiklikler sayesinde MTO kavramı daha çok anlaşılabilir kılınacaktır. Multimodal taşıma faaliyetinin taşıma işleri komisyoncusunun tam paket hizmetlerinin bir gereği olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu tam paket hizmetler klasik taşıma işleri komisyoncusu tarafından sunulamayan, iş dünyası tarafından talep edilen multimodal taşıma operatörlerinin yerine getirebileceği hizmetlerdir. MTO’ya dönüşebilen taşıma işleri komisyoncuları taşıma sektöründe ayakta kalabileceklerdir. Bu sebeple eğer lojistik dünyasında var olmak ve çalışmak istiyorlarsa konumlarını MTO’ya çevirmelidirler.

Türk hukukunda da bu değişimi takip edebilmek adına TİOY yürürlüğe girmiştir. TİOY, taşıma işleri organizatörlüğü sözleşmesinin karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve bu taşımaların en az ikisini içeren multimodal taşımalar bakımından akdedilebilecek bir

sözleşme olduğunu ifade etmiştir. Nitekim TTK'da, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin geçerliliği hakkında, yapıldığı ortam bakımından belirli bir taşıma türüne ilişkin sınırlama söz konusu olmadığından bu husus TTK ile de uyumludur. Türk hukukunda uluslararası eşya taşımalarında taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcı sayıldığı hallerde taşıma işleri komisyoncusuna uluslararası konvansiyonların taşıyıcıya ilişkin hükümleri uygulanabilir.

2.2.2.2. Çartererin Multimodal Taşımayı Taahhüt Etmesi

Çarter sözleşmeleri genellikle bir geminin tahsisine yönelik yapılan sözleşmelerdir⁵⁵⁶. TTK'da çarter sözleşmeleri, gemi kiralama sözleşmesi, zaman çarteri sözleşmesi, yolculuk çarteri sözleşmesi olarak sınıflandırılmıştır⁵⁵⁷. Gemi kiralama sözleşmesi TTK m.1119/1 uyarınca; kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını kira bedeli karşılığında kiracıya bırakmayı taahhüt ettiği bir sözleşmedir. Esasen bu tanımlama gemi kiralama sözleşmesinin türlerinden olan çıplak kira sözleşmesini (bareboat charterer) kapsamaktadır. TTK m. 1119/2 ise kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlendiği donatılmış gemi kira sözleşmesini (demise charterer) tanımlamaktadır. Zaman çarteri sözleşmesi ise TTK 1131/1 uyarınca, tahsis edenin donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir. Gemi kirası sözleşmesinde geminin kiralayanın kullanımına bırakılması ve zaman çarteri sözleşmesinde geminin tahsisi sözleşmenin esaslı unsurudur. Bu bakımdan asli edim yükümlüğü taşıma işi olmadığından sözleşme tarafları taşıtan ve taşıyan olarak adlandırılmayacaktır⁵⁵⁸.

Yolcululuk çarteri sözleşmesi, TTK m.1138'de taşıyanın, navlun karşılığında geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek, denizde eşya taşımayı üstlendiği bir sözleşmedir. Yolculuk çarteri sözleşmesi bir çeşit navlun sözleşmesidir. Nitekim TTK'da navlun sözleşmesinin türleri arasında sayılmış olup, denizyoluyla taşıma, eşya taşıma taahhüdü, gemi ile taşıma, eşyanın taşıyanın zilyetliğine geçmesi ve bu taşıma sonucu navlun ödenmesi unsurlarını taşımaktadır. Bununla beraber yolculuk çarteri

⁵⁵⁶ Hoeks: *Multimodal Transport Law*, s.59.

⁵⁵⁷ TTK'da gemi kiralama ve zaman çarteri bakımından mehzaz aldığı 18 Haziran 1966 tarihli Fransız Çarter ve Denizde Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Kanun'u (Loi Sur Les Contrats d'Affretement et de Transport Maritime) esas alınmaktadır. Bu Kanun denizcilik sözleşmeleri bakımından çarter sözleşmeleri (contrats d'affretements) ile denizde taşıma (navlun) sözleşmeleri (contrats de transport maritime) tarzında temel bir ayırım yaptıktan sonra çarter sözleşmelerini de üçe ayırmaktadır: 1) Yolculuk çarteri (affretement au voyage/voyage charter), 2) Zaman çarteri (affretements a temps/time charter), 3) Gemi Kiralama Sözleşmeleri (Affretements a coque nue/bare boat charter). Ünán, Samim: "Bareboat and Time Charters in the New Turkish Commercial Code (a short comparison to German Draft dated 2011)", Recent Developments in Maritime Law, Özdi Basimevi, İstanbul 2012, s.25; <https://silo.tips/download/recent-developments-in-maritime-law-2> (E.T.: 10.01.2020)

⁵⁵⁸ Hoeks: *Multimodal Transport Law*, s.59-60.

sözleşmesinde gemi tahsisi de asli unsurlardandır. Taşıma işinin asli edim olmasından dolayı bu sözleşmenin tarafları tarafları, taşıyan ve taşıtan olarak ifade edilmektedir.

Geminin kendisine tahsis edildiği kişi denizyoluyla taşımayı üstlenebilir. Bu durumda tahsis olunan taşıyan taşıma sözleşmesi yaptığı kişiler taşıtan olmaktadır. Taşıyan sıfatı olan tahsis olunan multimodal taşıma sözleşmesi akdederek MTO olabilir.

2.2.2.3. Gemi Sahibi Olmayan Taşıyıcının (NVOCC) Multimodal Taşımayı Taahhüt Etmesi

Gemi sahibi olmayan genel taşıyıcı kavramı ABD hukukunda ortaya çıkmış bir kavram olup⁵⁵⁹, Kıta Avrupası hukukunda bir düzenlemeye tabi değildir⁵⁶⁰. NVOCC'ler denizcilik alanında faaliyet gösteren ve genellikle herhangi taşıma aracına sahip olmayan kişilerdir. Dünya trendlerine göre en gelişmiş taşıma işleri komisyoncusu modeli olan NVOCC taşıma işleri komisyoncusudur. Aynı zamanda akdettiği sözleşmeler ve sorumluluğu bakımından taşıma işleri komisyoncusundan ayrılır. ABD hukukunda taşıma işleri komisyoncuları taşıyıcı sorumluluğuna sahip olmayan eşyaların taşınmasında aracı olarak faaliyet gösteren kişilerdir⁵⁶¹. ABD hukuku taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunu taşıma belgeleriyle tanımlamaktadır⁵⁶². Taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcı sorumluluğu ile ilgi yargı kararları Amerikan deniz taşıma işleri komisyoncuları ve gemi işletmeyen genel taşıyıcının (NVOCC) artmasından kaynaklanmaktadır⁵⁶³.

Bu bağlamda şunu da vurgulamalıyız ki ABD'deki NVOCC küresel ekonomide şu anda “del credere kaydı” (*taşıyıcının edimini ifa etmemesine karşı güvence verilmesi*) altında faaliyet göstermektedir. Bu faaliyet göstermenin tek kabul edilebilir şeklidir. Bunun dışındaki taşıma işleri komisyoncuları iş dünyasının ‘tam paket hizmetlerine’ gereksinimin artmasından

⁵⁵⁹ İlk olarak 1941 yılında “Alaskan Rates” kararında “NonVessel-Owner” (gemi maliki olmayan) kavramı ortaya çıkmıştır. Dava sırasında Federal Denizcilik Komisyonu (FMC) bu kavramı değerlendirmiş ve “Non-Vessel-Owner International Ocean Express System” şirketinin aslında “freight forwarder” (navlun komisyoncusu) veya basit bir taşıma aracı olarak değerlendirileceğini belirlemiştir. Daha sonra 1952 yılında Bernhard Ulmann Co. v. Puerto Rico Express Co. davasında yargı 1916 tarihli Shipping Act’i uygulayabilmek için “common law” (ortak hukuk) prensiplerine göre gemi ile değil taşıyan ile ilgilenmenin yerinde olacağını belirlemiştir. Bunun sonucu olarak yeni bir kavram ortaya atılmıştır. “Non Vessel Operator”(gemi işletmeyen) Puerto Rico Express Co” taşıyan yani “Common Carrier” olarak nitelendirilmiştir. Bu kararında idarî yargı özetle “taşıyan sıfatının taşıma aracının mülkiyetine veya onun işletilmesine bağlı olarak belirlenemeyeceğini, açıkça bu sıfatı ve taşımanın sorumluluğunu üstlenen kişilerin taşıyan olarak nitelendirileceğini” ifade etmiştir. Böylece NVOCC kavramı ortaya çıkmış olmaktadır. Bkz. **Tangün, Kürşat: Gemi İşletmeyen Taşıyan**, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2006, s.43.

⁵⁶⁰ **Hoeks: Multimodal Transport Law**, s.58.

⁵⁶¹ Birçok davada taşıma işleri komisyoncunun aracılık rolünü tanınmıştır. Bu davalardan birisi ‘Scholastic Inc. ve MIV Kitano’ davasıdır ve bu davada Amerikan Federal Mahkemesi taşıma işleri komisyoncusunun bir aracı olduğunu belirlemiştir. Bkz. **Glass: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, s.135.

⁵⁶² **Glass: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, s.135

⁵⁶³ **Tushevskaya: “Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders**, s.61

dolayı ortadan kalkmışlardır. Taşıyıcıların sorumluluğun üzerine almayan küçük taşıma işleri komisyoncuları ihracat-ithalat sektörünün gereksinimlerini karşılayamayacaktır. NVOCC lojistik sektöründe iş yapmanın tek uygun şekli budur⁵⁶⁴. Bu kişiler taşımayı bizzat kendileri gerçekleştirmezler. Bu sebeple taşıma sözleşmesinde eşya taşımayı taahhüt eden akdi taşıyıcı statüsündedir⁵⁶⁵. NVOCC kavramı kapıdan kapıya taşıma hizmetleri sağlamayı kolaylaştırmaktadır⁵⁶⁶.

Amerikan uygulamasında NVOCC'lerin artması multimodal taşıma ile bağlantılıdır. NVOCC'ler ABD'de deniz taşımasını üstlenen taşıyanlar anlamına gelirken, ABD dışında multimodal taşıma operatörlerini ifade etmektedir⁵⁶⁷. Amerikan uygulaması komisyoncu olarak değil akdi taşıyıcı olarak taşıma sözleşmesi akdeden NVOCC'nin taşımadan sorumlu olacağı şekilde şekillenmiş olup yargı kararları da bu minvaldedir⁵⁶⁸. Kıta Avrupası hukuk sisteminde gönderene karşı taşıyıcı sıfatını kazanan NVOCC, MTO olarak nitelendirilebilecek, ulusal veya uluslararası mevzuatta MTO'nun sorumluluğuna ilişkin hükümler kendisine uygulanabilecektir⁵⁶⁹.

2.2.3. Gönderen

Deniz ticaretinde taşıtan⁵⁷⁰ olarak ifade edilen gönderen taşıma sözleşmesinin taşıyıcı karşısındaki tarafı olup, eşyanın taşınması için kendi adına taşıma sözleşmesi akdeden kişidir⁵⁷¹. TTK' da gönderene dair bir tanımlama bulunmamakta olup, KTK m.3 göndereni “

⁵⁶⁴ **Tushevskaja**: “*Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders*, s.61.

⁵⁶⁵ **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.58.

⁵⁶⁶ **Tushevskaja**: “*Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders*, s.62; ABD’nde, “Status of Express Companies Truck Line”kararında, NVOCC’nin taşıyan olduğu şu şekilde ifade edilmiştir: “Navlun tarifelerinin oluşturulması ve ilanıya veya yapılan reklamlar vasıtasıyla karasularında ya da uluslararası sularda, daha önce yaptığı navlun sözleşmelerine dayanarak taşıma taahhüdünde bulunan ve taşıyan olarak sorumluluk altına giren kişiler, taşınmanın gerçekleştirildiği geminin maliki veya işleteni olmasalar da deniz taşıyanı olarak kabul edilirler. Bkz. **Tangün**: *Gemi İşletmeyen Taşıyan*, s.65.

⁵⁶⁷ **Tushevskaja**: “*Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders*, s.62; **Tangün**: *Gemi İşletmeyen Taşıyan*, s.68.

⁵⁶⁸ **Tushevskaja**: “*Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders*, s.63.

⁵⁶⁹ **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.23-24.

⁵⁷⁰ Denizyolu ile eşya taşımalarında kullanılan bir kavram olup, adına ve hesabına navlun sözleşmesi akdedilen ve taşıyana deniz yolu ile eşya taşınması karşılığında navlun ödemeyi taahhüt eden kişiye denir. Bkz. **Kender Yazıcıoğlu**: *Deniz Ticareti Hukuku*, s.333; **Güden**: *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 13; **Cumalioglu**: *Kırkambar Sözleşmesi*, s.92; **Karan**: *Law on International Carriage of Goods*, s.53; bu ifade havayolu taşımalarında da kullanılmaktadır. Bkz. **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.50.

⁵⁷¹ **Adıgüzel**: *Taşıma Hukuku*, s.37-38; **Çağa/Kender**: *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.4; **Ülgen**: *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.11; **Yazıcıoğlu**: *Deniz Ticareti Hukuku*, s.333; **Yavaş**: *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.28; **Arkan**: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.19; Nitekim Yargıtay bir kararında, “...Gönderen; taşıma sözleşmesinde taşıyıcının sözleşme yaptığı karşı taraf olup, sözleşme uyarınca eşyanın taşınması kendisine karşı taahhüt olunan ve bunun karşılığında taşıma ücreti ödemekle yükümlü olan kimsedir. Gönderen kavramının navlun sözleşmesindeki karşılığını da taşıtan kavramı oluşturmaktadır. Taşıma sözleşmesi gönderen veya taşıyıcı tarafından şahsen veya temsilci vasıtasıyla yapılabileceği gibi, eşyanın taşınmasında veya taşınmasında fiilen rol almaları da gerekmez. Gönderen, eşyanın taşıyıcıya teslimi veya ondan tesellümü için

eşyayı taşımacıya teslim eden, gönderileni belirleyen ve taşıma senedini imzalayan kişi” olarak tanımlamıştır⁵⁷².

MTC’de m. 1/5’te gönderen; “adına MTO ile multimodal taşıma sözleşmesi akdedilen kişi veya multimodal taşıma sözleşmesi akdedilen kişi veya multimodal taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyaları kendi adına MTO’ya teslim eden kişi” olarak tanımlanmıştır. Diğer bir deyişle, gönderen MTO ile eşyanın birden çok taşıma türü kullanılarak taşınması ve bu taşımanın organize edilmesi için sözleşme yapan (kendi ad ve hesabına sözleşme yapılan) ve bunun için ücret ödemeyi taahhüt eden kimsedir⁵⁷³.

Multimodal taşıma gönderen için caziptir. Çünkü gönderene zıya hasar ya da gecikme durumunda taşımaya katılan her bir tür taşıyıcı ve taşıma uzmanı ile uğraşmak yerine taşımanın organizatörü ve eşyaların teslim alınması ve edilmesinin tek sorumlusu olarak tek bir tarafa talepte bulunma imkanı önerir. Gönderen de MTO gibi multimodal taşıma sözleşmesi içerisinde farklı kimliklere bürünebilir. Multimodal taşıma sözleşmesinde gönderen, multimodal taşıma sözleşmesini akdeden (veya adına akdedilen) kişi olarak sözleşmenin tarafı olarak nitelendirdiğimiz gönderendir. Gönderen bazı durumlarda eşyanın maliki, bazen satıcısı bazen de kendi adına fakat başkası hesabına hareket eden temsilci-komisyoncu sıfatlarına haiz olabilir⁵⁷⁴. Multimodal taşıma sözleşmelerinin gerçekleşmesi için MTO alt taşıma sözleşmeleri akdetmişse, akdettiği alt taşıma sözleşmelerinin göndereni MTO olacaktır⁵⁷⁵.

Gönderen, multimodal taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı varma yerinde teslim almaya yetkili kişi olan “gönderileni” belirleme, eşya gönderilene ulaşıncaya kadar MTO’ya eşyaya ilişkin emir ve talimat verme, eşya üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir⁵⁷⁶. Gönderen eşyaların taşınması noktasında bir taşıma belgesi düzenlenmesini talep hakkına sahip olup, kendisi ile ilgili bilgileri içeren taşıma belgesini imzalayarak eşyayı MTO’ya teslim edebilir.

üçüncü kişiye yetki de verebilir...” Bkz. Yarg. 11. H.D. E:2015/15089 K: 2016/1656, K.T: 17.02.2016, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2015-15089-k-2016-1656-t-17-02-2016/2543374/> (E.T: 13.11.2020)

⁵⁷² **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.28.

⁵⁷³ **Sopacı:** Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler, s.131; **Adıgüzel:** Taşıma Hukuku, s.26-269.

⁵⁷⁴ **Sopacı:** Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler, s.132; **Adıgüzel:** Taşıma Hukuku, s.269; Nitekim Yargıtay da bir kararında “Gönderen sıfatının kazanılmasında, taşınacak yükün mülkiyetine sahip olunması da şart değildir. Gönderen, taraf olduğu taşıma sözleşmesine dayanarak gerek kendisine ait bir yükü, gerekse de başkasına ait yükü taşıttırabilir”. Bkz. Yarg. 11. H.D. E:2015/15089 K: 2016/1656, K.T: 17.02.2016, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2015-15089-k-2016-1656-t-17-02-2016/2543374/>, (E.T: 13.11.2019)

⁵⁷⁵ **Sopacı:** Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler, s.132.

⁵⁷⁶ **Erdem:** Karayolu Taşıma Hukuku, s.51.

2.2.4. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin İlgilileri

2.2.4.1. Gönderilen

Gönderilen TTK 'da tanımlanmamış olup, bu terim yerine TTK'da alıcı terimi kullanılmıştır. KTK m.3'te ise gönderilen, “*sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi ve taşıma senedinde belirtilen eşyanın teslim edileceği kişi*” olarak tanımlanmıştır. HK m.1/4 uyarınca gönderilen, “*eşyayı teslim almaya yetkili kişi*” şeklinde tanımlanmıştır. RK m.1/11'de TTK'ya benzer bir şekilde gönderileni alıcı olarak ifade etmiş, “*bir taşıma sözleşmesi veya bir taşıma belgesi yahut da bir elektronik nakliye kaydı çerçevesinde yükleri teslim almaya yetkili kişi*” şeklinde tanımlamıştır.

Gönderilen; eşyayı varma yerinde teslim almaya yetkili kişi olarak nitelendirilebilir⁵⁷⁷. Gönderilen aynı zamanda gönderen olduğu durumlar dışında multimodal taşıma sözleşmesine taraf değildir⁵⁷⁸. Taşıma sözleşmesinde gönderilenin bulunması zorunlu değildir. Taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları taşıma ücreti ve taşıma taahhüdüdür. Bu bakımdan gönderilen taşıma sözleşmesinde gönderilenin olmaması sorun teşkil etmeyecektir⁵⁷⁹. Açık denize atıkların bırakılması gibi taşımalarda gönderilen bulunamayacaktır⁵⁸⁰. Bununla birlikte gönderilenin taşıma sözleşmesinde gösterilmemesi ve sonrasında da belirlenmemesi halinde eşyayı varma limanında teslim alacak kişi gönderendir.

Multimodal taşıma sözleşmesine taraf olmadığı halde gönderilene gönderen ve MTO'yla birlikte yer vermemizin temel sebebi gönderilenin sözleşmenin subjektif esaslı unsuru olmasından kaynaklanmaktadır⁵⁸¹. Gönderilenin multimodal taşıma sözleşmesi kurulurken belirlenmesi gerekmemektedir. Taşıma faaliyeti icra edilirken de gönderilen belirlenebilir⁵⁸². Gönderilenin belirlenmesi hiçbir şekle bağlı olmayıp bu noktada sözleşme taraflarının iradesinin uyuşması önemlidir. Bu durum taşıma sözleşmesinde belirlenebileceği gibi, taşıma belgesinde de belirlenebilir. Nitekim TTK m. 1237/1, taşıyan ile gönderilen

⁵⁷⁷ **Seven:** *Taşıma Hukukunda Gönderilen*, s.29; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.5-6; **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.35-36; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.39; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.25; **Karan:** *Law on International Carriage of Goods*, s.59; **Akıncı:** *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.41-42; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.70; **İmrak:** *Karayolu Taşımacılığında CMR'ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.19; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.53.

⁵⁷⁸ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.39.

⁵⁷⁹ **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.5; **Seven, Vural:** *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu (Yüke Özen)*, Yetkin Yayınları, 2003, s.134.

⁵⁸⁰ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 12; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.39; **Seven:** *Taşıma Hukukunda Gönderilen*, s.30; **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.13; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.1-2; Bununla birlikte denize atık madde dökülmesinin taşıma sözleşmesi olarak kabul edilemeyeceğini belirten görüşler mevcuttur. Bkz. **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku-I*, s.343.

⁵⁸¹ Gönderilen Borçlar Kanunu uyarınca, lehine sözleşme yapılan üçüncü kişidir. TTK uyarınca, taşıma sözleşmesinden doğan tüm hakları kullanabilecek kişidir. **Okay:** *Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Mukaveleleri*, s.19.

⁵⁸² **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.39.

arasındaki ilişkinin gönderilenin navlun sözleşmesi tarafı olmayıp, yük ilgilisi olduğundan bahisle konişmentoya dayandığını belirtmiştir. Multimodal taşımalarda gönderilen tekil taşımalarda gönderilenden farklı bir statüye haiz değildir. Bu bağlamda gönderilen, multimodal taşıma sözleşmesi kapsamında, MTO'ya karşı talep hakkına sahiptir⁵⁸³.

2.2.4.2. Eşyanın Sahipleri

Gönderenin veya gönderilenin eşyanın sahibi olma zorunluluğu bulunmadığından, eşyanın sahipleri taşıma sözleşmelerinde gönderen veya gönderilen sıfatıyla yer almayabilir⁵⁸⁴. Eşyanın sahipleri, gönderen veya gönderilen konumunda iseler, bu sıfatlara ilişkin hakları kullanabilir⁵⁸⁵ ve TTK'nın ilgili hükümlerinin sağladığı korumalardan yararlanabilir⁵⁸⁶. Eşyanın sahiplerinin gönderen ve gönderilen dışındaki üçüncü bir kişi olduğu hallerde, bu kişiler eşyanın uğradığı zarar sebebiyle haklarını haksız fiil hükümlerine ve zilyetliğin korunmasına ilişkin hükümlere dayanarak koruyabileceklerdir⁵⁸⁷.

Eşyanın sahibi, eşyaya ilişkin bir zarar sebebiyle taşıyıcı veya alt taşıyıcılara şartların varlığı halinde TBK m.49'daki haksız fiil hükümlerine ve mülkiyet ve zilyetlikten dolayı TMK'nın mülkiyet ve zilyetliğin korunmasına dair hükümlerine dayanarak dava açabilir⁵⁸⁸. Ayrıca, gönderen veya gönderilenin eşya sahibi olmayıp komisyoncu olduğu ve eşya sahibinin çıkarlarını komisyoncunun koruduğu durumlarda, TTK m.917/3 'ün komisyon sözleşmesine yaptığı atıf sebebiyle eşya sahibi koşullar oluşmuşsa, TBK 509 uyarınca taşıyıcı karşı komisyoncunun taşıma sözleşmesinden doğan haklarını da kullanabilir⁵⁸⁹.

2.2.4.3. Yükleten

Eşyanın taşıma aracına yüklenmesini üstlenen kişi olarak tanımlayabileceğimiz yükleten, gönderen olabileceği gönderen dışında bir kişi de olabilir⁵⁹⁰. Eşya taşıyıcıya her zaman gönderen tarafından teslim edilmez. Gönderenin eşyayı tesli etmem imkânı yoksa eşya

⁵⁸³ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.142; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.52; **Seven:** *Taşıma Hukukunda Gönderilen*, s.97.

⁵⁸⁴ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 29; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.40.

⁵⁸⁵ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.136; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.71.

⁵⁸⁶ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.29; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.40.

⁵⁸⁷ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.29; **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.136; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.72.

⁵⁸⁸ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.137.

⁵⁸⁹ **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.13.

⁵⁹⁰ **Süzel:** *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, s.146-147; **Silahtaroglu Elvin Kerime:** *Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi "Yükleten"* Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, s.12; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.334; **Cumalioglu:** *Kırkambar Sözleşmesi*, s.76; **Karan:** *Law on International Carriage of Goods*, s.57; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.3.

üçüncü bir kişi tarafından taşıyıcıya teslim edilebilir. Bu sebeple yükleten ile gönderenin aynı kişi olması gerekmemektedir⁵⁹¹. Yükleten eğer gönderen haricinde üçüncü bir kişiye, gönderen ile yükleten arasındaki iç ilişki alım-satım, vekâlet veya diğer bir taşıma sözleşmesi olabilir⁵⁹².

Yükletenin taşıyıcı ile arasında başlangıçta herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır. Yükleten eşyanın teslimi ve gemiye yüklenmesi ile ilgili bütün konularda göndereni temsile yetkili kişi olarak değerlendirilir. Yükleten, eşyanın taşınacağı hususu kendisine taşıyıcı veya taşıma aracını sevk ve idare edecek kişi (kaptan) tarafından beyan ve taahhüt edilince “eşya ile ilgili şahıs” statüsüne geçerek eşya üzerindeki çeşitli hak ve yetkilere sahip olmaktadır⁵⁹³.

2.2.4.4. Alt Taşıyıcılar- Fiili Taşıyıcılar

Multimodal taşımaların yapısı gereği MTO’nun tüm süreci tek başına yürütmesi mümkün değildir. Bu sebeple taşımayı yerine getirebilmek için taşımanın farklı ayaklarında faaliyet gösterecek kişilerle sözleşme ilişkisi içine girebilir⁵⁹⁴. Taşımaya hizmet edecek diğer faaliyetleri yerine getirecek kişilerle sözleşmeler yapması veya taşıma boyunca birtakım iş ve işlemlerini çalışanlarına yaptırması doğaldır. Multimodal taşımada birçok taraf taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde yer almaktadır. Buna rağmen taşıma sözleşmesinin tarafı olarak tüm taşımanın sorumluluğunu üstlenen MTO karşımıza çıkmaktadır.

Multimodal taşımanın özelliği gereği MTO taşımayı kendisi gerçekleştirebilir. Bunun yanında taşımanın tamamı ya da bir kısmı için başka taşıyıcılar ile alt taşıma sözleşmeleri akdedebilir⁵⁹⁵. Sözleşmenin ifasının kısmen veya tamamen devredildiği bu taşıyıcılara alt taşıyıcılar denir⁵⁹⁶. Alt taşıyıcı ile sözleşme akdeden MTO, söz konusu taşıma sözleşmesinde

⁵⁹¹ E- TTK ve TTK’da bu ayrım benimsenmiş ve hükümlerde bu sıfatlar ayrı ayrı ifade edilmiştir. TTK’da yükleten ve taşıtan sıfatlarının birlikte yer aldığı hükümler şunlardır: m. 1110 f. 5; m. 1145 f. 1, f. 2; m. 1146 f. 1 ve f. 2; m. 1148 f. 1, m. 1161 f. 1; m. 1165 f. 1 ve f. 2; m. 1182 f. 1 b. (e); m. 1208 f. 1; m. 1243 f. 1 b. (b). Yükleten sıfatının tek başına kullanıldığı maddeler ise şunlardır: m. 1151 f. 2 ve f. 3; m. 1178 f. 3; m. 1186 f. 1, f. 4 ve f. 5; m. 1228 f. 2, f. 3 ve f. 5; m. 1229 f. 1 b. (a), b. (f) ve b. (g); m. 1232 f. 1 ve f. 4; m. 1241 f. 2 ve f. 3 Bkz. **Süzal:** *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, s.146.

⁵⁹² **Silahtaroglu:** *Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi “Yükleten*, s.13; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.4; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.335.

⁵⁹³ **Silahtaroglu:** *Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi “Yükleten*, s.13,41; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.335; **Güden, Faysal:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, On İki Levha Yayıncılık, 2. Basım, İstanbul, 2017, s.19.

⁵⁹⁴ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.7.

⁵⁹⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.9.

⁵⁹⁶ **Adigüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.34; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.73; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.33; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.63; **Arkan, Sabih:** “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri –TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme, *BATİDER, C. X, S. 2, 1979*, s.401.

gönderen sıfatına sahip olup ücret ödeme yükümlülüğü altına girer⁵⁹⁷. Alt taşıyıcı ise söz konusu sözleşme için akdi taşıyıcı sıfatına sahip olup eşya taşımayı taahhüt eder⁵⁹⁸.

Alt taşıyıcı taşıma sözleşmesine binaen eşya taşımayı taahhüt eden kişi olarak taşımayı fiilen gerçekleştirebileceği gibi başka bir taşıyıcı da bırakabilir. Bu sebeple her alt taşıyıcının fiili taşıyıcı olarak nitelendirilmesi mümkün değildir⁵⁹⁹. Taşıma sözleşmesi akdeden alt taşıyıcı, aynı zamanda fiilen taşımayı gerçekleştiriyorsa fiili taşıyıcı olarak adlandırılacaktır⁶⁰⁰. Alt taşıyıcının taşıma işini bir diğer alt taşıyıcıya bıraktığı durumlarda, alt taşıyıcı bu sözleşme bakımından gönderen sıfatına haiz olacaktır. Bununla birlikte, alt taşıma sözleşmesinin bir taşıma ilişkisi kurması gerekmemektedir. Taşıyıcı eşyanın taşıma aracına yüklenmesi, istiflenmesi, boşaltılması gibi işlemlerin yapılması işini de alt taşıma sözleşmesi ile başka kişilere bırakabilir⁶⁰¹.

Alt taşıyıcı ve onun yardımcıları asıl taşıma sözleşmesindeki taşıyıcının ifa yardımcısı statüsündedirler⁶⁰². Bu yüzden taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen aralarında akdi ilişkinin olmadığı alt taşıyıcılardan asıl taşıma sözleşmesine ilişkin taleplerde bulunamaz⁶⁰³. Ancak taşıyıcı TTK m.879 uyarınca, taşıma işinin yerine getirildiği sırada ifaya katkıda bulunan yardımcı kişilerin fiil ihmallerinden kendi fiili ve ihmali gibi sorumludur. Bu kişiler kusurlu olmasalar dahi davranışları zarara sebebiyet vermişse taşıyıcı sorumlu olacaktır. TTK m.887'ye göre taşıyıcıya tanınan sorumluluk sınırlamalarına veya sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir.

⁵⁹⁷ **Seven:** *Taşıma Hukuku*, s.37; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.7; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.9; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.35.

⁵⁹⁸ **Seven:** *Taşıma Hukuku*, s.37; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.46.

⁵⁹⁹ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.34.

⁶⁰⁰ Aynı yönde bkz. **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.93,110,119; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.46; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.35; farklı yönde bkz. **Adıgüzel, Burak:** “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı Ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu (Fiili Taşıyıcı)”, *İÜHFM C. LXXI, S. 2*, s.7.

⁶⁰¹ **Aras, Yeşilova, Ece:** *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluğu (Yardımcı Şahıslar)*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2004, s.141; **Erdem:** *Karayolu Taşıma Hukuku*, s.63.

⁶⁰² TBK’da işletme kapsamında yerine getirilecek olan işin nihayete erdirilebilmesinde yardımına başvuru alan kişilerin, üstlendikleri işin ifası amacıyla hareket ettikleri esnada ya da ifa sırasında sebebiyet verdikleri zarar dolayısıyla borçlunun doğacak olan sorumluluğu m. 66 ve m. 116’da yer almaktadır. TBK m. 66, istihdam edenin sözleşme dışı sorumluluğuna ilişkin olup, TBK m. 116’da ise yardımcı, sözleşme konusu işin yerine getirilmesi amacıyla hareket ettiği esnada sözleşmeye taraf olan kişinin ve sözleşme konusunun zararına sebebiyet vermesi neticesinde borçlunun doğacak sorumluluğuna ilişkindir. M.66’da yardımcının çalıştırının otoritesi altında ona bağlı olarak, sürekli hizmet ilişkisi altında görevini ifa etmesi gerekirken; m. 116’da ise, yardımcının borçluya tabi olması, onun otoritesine girerek talimatları, yönetimi ve denetimi altında olması şart olmayıp; bağımsız çalışıyor olsa bile borcun ifasına, borçlunun sürekli veya geçici rızası ile dahil olması yeterlidir. Bkz. **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.618-623; **Oğuzman M. Kemal/Öz, Turgut:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler C.2*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2012, s.147-149.

⁶⁰³ **Adıgüzel** “Fiili Taşıyıcı”, s.6; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.10; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.76.

Alt taşıyıcı, fiili taşıyıcı sıfatını, taşımayı fiilen gerçekleştirdiği ve eşyanın kendi hakimiyeti altında olduğu zaman kazandığından, ortaya çıkan zarardan akdi taşıyıcı ile müteselsilen sorumlu olmaktadır⁶⁰⁴. Bu durumda gönderen doğrudan fiili taşıyıcıya başvurabilir. Fakat fiili taşıyıcı sıfatına haiz olan alt taşıyıcı sözleşmeden doğan haklarını asıl taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderenden değil akdi taşıyıcıdan talep edecektir⁶⁰⁵. Müteselsil sorumluluk esaslarına dayanarak başvuru hakkı tek taraflı olarak gönderene tanınmıştır. Gönderen ancak bir zarar ortaya çıktığında bu hakkını kullanabilir⁶⁰⁶. Multimodal taşımalarda ise taşıma ayaklarından biri havayolu ile olan taşımalarda gönderen ile bu taşıma ayağını gerçekleştiren alt taşıyıcı arasında TSHK 129. maddesi uyarınca doğrudan sadece sorumluluk açısından geçerli sözleşmesel bir ilişki kurulmaktadır. Alt taşıyıcı da sözleşmenin tarafı sayılarak, gerçekleştirdiği havayolu taşıması için gönderene karşı sorumlu olmaktadır⁶⁰⁷.

MTC kimin alt taşıyıcı olduğunu tanımlamaz. Buna karşılık alt taşıyıcı genellikle MTO'nun taşımanın tamamını ya da bir kısmını gerçekleştirmek üzere sözleşme yaptığı bir taraftır. Multimodal taşımanın doğası bu durumu bir tane alt taşıyıcı veya fiili taşıyıcıya sınırlamaz. Çünkü MTO, taşımayı gerçekleştirmek için farklı türlerdeki farklı taşıyıcılar ile sözleşme yapabilir.

Buradaki mesele bir talep sahibinin kaç tane sözleşme tarafı bulacağıdır. Alt taşıyıcı genellikle bir sözleşmenin tarafı değildir ve ona karşı talepte bulunulmamalıdır. Taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcı ise MTO'yla birlikte ortaya çıkan zarardan müteselsilen sorumludur⁶⁰⁸.

UNCTAD/ICC Kuralları alt taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasındaki ayrımı gidermek adına m. 2/3'de alt taşıyıcı tanımın içine fiili taşıyıcıyı da almıştır. Burada fiili taşıyıcı "... *multimodal taşıma operatörü ile aynı olsun olmasın taşımayı ya da taşımanın bir bölümünü gerçekten yerine getiren ya da yerine getirmeyi taahhüt eden herhangi bir kişi anlamına gelir.*" şeklinde tanımlanmıştır⁶⁰⁹. ICC/UNCTAD Kuralları, fiili taşıyıcıyı taşımayı fiilen gerçekleştirmeyen kişileri de dahil edecek şekilde geniş yorumlamıştır.

MTC m.14, MTO teriminin MTO'nun taşıma işinin yerine getirilmesinde hizmetin yararlandığı personeli, acenteleri ve diğer kişileri kapsadığını ifade etmiştir. Kanatimizce buradan ifa yardımcılarının MTO gibi görülmesi gerektiği ve ifanın kendisine düşen

⁶⁰⁴ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.81,87-88; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.81.

⁶⁰⁵ **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.118; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.8; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.253.

⁶⁰⁶ **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.118.

⁶⁰⁷ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.145-146.

⁶⁰⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.76.

⁶⁰⁹ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.77.

kısımlarından MTO gibi sorumlu olacakları sonucuna ulaşılabilir⁶¹⁰. Buradan hareketle MTO'nun çalışanları veya multimodal taşımanın yerine getirmesinde kullandığı kişilerin gönderene karşı olan sorumluluğu TBK m.116'da "*Borçlu, borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını, yardımcılarını kanuna uygun olarak bırakmış olsa bile, onların bu işlerin yerine getirirken karşı tarafa verdikleri zararı gidermekle yükümlüdür*" bahsi geçen yardımcı kişilerin⁶¹¹ sorumluluğunun özel bir hali olan TTK m. 879 uyarınca değerlendirilecektir. MTO, yardımcı kişilerin seçimi, denetimi, bu kişilere emir ve talimat verilmesi durumlarında kendi kusurundan dolayı sorumludur. Aynı zamanda gerçekleştirilen faaliyetin uzmanlığı gerekli kılan bir hizmet, meslek veya sanatı içerip kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebilen bir faaliyet olması hali dışında, sözleşme akdettiği tarafla, yardımcı kişilerin her türlü kusurundan sorumlu olmayacağını TBK m. 116 uyarınca kararlaştırabilir⁶¹². Ancak taşıma işlerinde sorumsuzlu anlaşması geçerli değildir. Bu durum da TTK m.879'un taşıyıcının yardımcılarının fiil ve ihmallerinden ileri gelen tüm zararlardan doğrudan taşıyıcı sorumlu addetmesinden kaynaklanmaktadır.

MTO'nun sorumlu tutulabilmesi için kusurlu olması gerekmemektedir. Yardımcı kişilerin fiili ve ihmali sonucu zararın ortaya çıkması yeterli olacaktır. Bu kişiler sorumluluktan kurtulursa MTO'da o oranda sorumluluktan kurtulur. Bunun haricinde MTO'ya bir defa hakkı tanınmamıştır⁶¹³.

Nitekim MTC m.15 uyarınca MTO, multimodal taşıma sözleşmesinin ifası için hizmetinden yararlandığı kişilerin fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur. Burada MTC, TTK m.879'daki durumu alt taşıyıcılara ve diğer ifa yardımcılarını yansıtmış olup, alt taşıyıcıların zarardan sorumlu tutulabilmesi için zararın sözleşmelerin ifası için hareket ettiği sırada meydana gelmesi gerektiğini ifade etmiştir⁶¹⁴.

⁶¹⁰ **Baumbach/Hopt:** *Baumbach/Hopt/Merkt HGB § 462*, Knr.1; **Häublein, Hoffmann-Theinert:** *BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch*, Knr. 1; **Koller Ingo/Kindler Peter/Roth Wulf-Henning/Drüen Klaus-Dieter:** *Handelsgesetzbuch- HGB § 462 Haftung für andere (Koller/Kindler/Roth/Drüen/Koller HGB § 462)*, 9.Auflage, C.H. BECK, München, 2019, Knr. 1.

⁶¹¹ Yardımcı kişinin, kısaca borçlunun bilgisine rızası dahilinde borç ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüğü ifa eden veya ifaya katılarak ifaya yardımcı olan kişi olarak tanımlanabilir. Bkz **Karahasan Mustafa Reşit:** *Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeden Doğan Sorumluluk*, Beta, İstanbul, 1996, s.1135; **Şenocak, Zarife:** *Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu*, Dayınlarlı Hukuk Yayınları, Ankara, 1995, s.104; **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.624; **Tekinay Sulhi/Akman, Sermet/ Burcuoğlu, Haluk/ Altop, Atilla:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Yeniden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yedinci Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1993, s. 503.

⁶¹² **Şenocak:** *Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu*, s.147-148; **Akman, Galip Sermet:** *Sorumsuzluk Anlaşması*, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1976, s.75-76; **Başalp, Nilgün:** *Sorumsuzluk Anlaşmaları: On İki Levha Yayıncılık*, İstanbul, 2011, s.48-49.

⁶¹³ **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.898; **Reisoğlu, Safa:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Beta, İstanbul, 2008, s.364.

⁶¹⁴ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.144.

Kanaatimizce, MTO, iş akdi uyarınca kendisine geçici ve kalıcı olarak hizmet eden kişiler, MTO'nun iş ilişkilerinde ona yardım eden aile üyeleri⁶¹⁵ ve MTO'nun iş ağına dahil olmayan ancak üstlendiği sözleşmenin yerine getirilmesinde kullandığı kişiler⁶¹⁶ ile birlikte ve müteselsil olarak sorumludur. Bu sorumluluğun da bu kişilerin sorumluluğuna ek⁶¹⁷ bir sorumluluk olduğu kabul edilmelidir.

2.2.5. Multimodal Taşıma Sözleşmesinde Kullanılan Taşıma Belgeleri

2.2.5.1. Genel Olarak Taşıma Belgesi

Taşıma işi günümüzde yerine getirilirken, taşıma anlaşmasının kurulduğunu, taraflarını hak ve yükümlülüklerini gösteren, taşımanın hangi tür ile gerçekleştirildiğine göre deniz taşımacılığı için konişmento⁶¹⁸ havayolu taşımacılığı için hava yük taşıma senedi (airwaybill), demiryolu taşımacılığı için demiryolu hamule senedi, kara taşımaları için sevk mektubu gibi isimler alan taşıma belgeleri kullanılmaktadır. Taşıma belgelerinin düzenlenmesi isteğe bağlıdır. Taşıma belgeleri eşyaların teslim alındığına dair makbuz, gönderen ile taşıyıcı arasında akdedilen bir sözleşme, bazı durumlarda da kıymetli evrak niteliği taşır⁶¹⁹.

TTK' da taşıma belgesi 856. maddede taşıma senedi olarak ifade edilmiştir. TTK'nın eşya taşımaya ilişkin hükümleri üzerinde etkili olan⁶²⁰ HGB'de fonksiyonları itibariyle birbirinden farklı, “*Frachtbrief*” (HGB § 408) ve “*Ladeschein*” (HGB § 444) olmak üzere iki belge düzenlenmesine rağmen; TTK'da “taşıma senedi” adında sadece bir taşıma belgesi düzenlenmiştir. Taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğinin olmamasına rağmen, taşıma sözleşmesinin akdedildiğine, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına yönelik ispat fonksiyonunun bulunması “*Frachtbrief*” adındaki belgeyi karşılamakta, taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğine sahip olması da “*Ladeschein*” adındaki belgeyi karşılamaktadır⁶²¹. TTK, taşıma senedini taşıma sözleşmesinin kurulduğunu ve tarafların hak ve yükümlülüklerini gösteren ispat aracı olarak nitelendirdiğinden, mehz HGB § 444'teki

⁶¹⁵ **Häublein/Hoffmann-Theinert:** BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch, Knr. 7-8

⁶¹⁶ **Koller:** Koller HGB § 428, Knr. 4; **Häublein, Hoffmann-Theinert:** BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch, Knr. 4-5; **Schmidt, Herber:** MüKoHGB/Herber HGB § 452, Knr.3, 6.

⁶¹⁷ Diğer bir deyişle; yardımcı kişilerin sorumlu tutulabildiği hallerde onun bu sorumluluğuna katılmaktır.

⁶¹⁸ Kelime olarak “konışmento” Latince “tanımak, ikrar etmek” anlamına gelen “cognoscere” kökünden gelmektedir. Türkçe olarak “konışmento” yerine “konışmento” kelimesi de kullanılmaktadır. TTK'da bu belge için “konışmento” tabiri kullanılmakta olduğundan çalışmamız kapsamında konışmento ifadesini kullanacağız.

⁶¹⁹ **Schimansky, Herbert /Bunte, Hermann, Josef /Lwowski, Jürgen:** Bankrechts- Handbuch (Schimansky/Bunte/Lwowski BankR- HdB/Bunte) -§ 100.Sicherungsverträge der Im- und Exportfinanzierung, 5 Auflage, C.H. BECK, München, 2017, Knr.13.

⁶²⁰ **Adıgüzel:** “Fiili Taşıyıcı”, s.3.

⁶²¹ **Aras, Yeşilova Ecehan:** CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 7, Sayı: 1, 2005, ss. 237-273, s.238-240; **Schimansky/Bunte/Lwowski:** Schimansky/Bunte/Lwowski BankR- HdB/Bunte § 100, Knr.14.

taşıma senedinin kıymetli evrak şeklinde düzenlenebileceği hükmünden ayrılmaktadır⁶²². Bununla birlikte TTK taşıma senetlerinden “Denizde Taşıma Senetleri” başlığı altında konişmentoya vermiş, denizyolu taşımalarında kullanılan konişmentonun kıymetli evrak vasfına haiz olduğunu ifade etmiştir⁶²³. TTK uyarınca taşıma senedi düzenlenmesi zorunlu olmamakla birlikte KTK m.6’daki “ ...Yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara ve taşımacı ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır. Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz, eşya taşımaları senetsiz yapılamaz.” hükmü taşıma senedi düzenlenmesini zorunlu addetmiştir. Ancak bu zorunluluk TTK’ya aykırılık teşkil edecek şekilde sözleşme tarafları için değil, ilgili kamu otoriteleri ve bunlar tarafından yapılan denetim ve kontroller içindir.

TTK m. 902 ilâ 904 uyarınca, multimodal taşımada taşıma belgesi zarar yerinin belirlenebilir olup olmamasına göre farklılık göstermektedir. Zarar yerinin belirlenebilir olduğu hallerde o taşıma türüne ait iç hukuk düzenlemesinde taşıma belgesine ilişkin hükümler varsa bu hükümler, yoksa TTK’nın taşıma senedine ilişkin hükümleri multimodal taşımaya uygulanacaktır. Zarar yerinin belirlenememesi durumunda ise taşıma belgesi TTK m.856 vd. hükümlerine tabi olacaktır⁶²⁴. Multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları TTK’nın taşıma senedine ilişkin hükümlerine aykırı olan ve MTO’nun sorumluluğunu kaldıran veya hafifleten kayıtlar koymamak koşuluyla diledikleri hükümleri koyabileceklerdir.

Multimodal taşıma belgesi kıymetli evrak olarak düzenlendiğinde, TTK’da taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğine haiz olmamasından dolayı, taşıma senedine ilişkin hükümler multimodal taşıma belgesine uygun düştüğü ölçüde uygulanabilecektir.

Multimodal taşıma sözleşmesinin kuruluşu herhangi bir taşıma belgesinin düzenlemesine bağlı değildir. Bu taşıma sözleşmesini özel olarak düzenleyen MTC m.1/3 ve m. 10 uyarınca taşıma belgesi taşıma sözleşmesinin kuruluşuna ve eşyaların teslim alındığına yönelik bir ispat varakasıdır. MTC uyarınca MTO gönderenin isteğine bağlı olarak eşyaların teslim alındığına dair devredilebilir⁶²⁵ veya devredilemez nitelikte multimodal taşıma belgesi düzenleyebilir.

⁶²² **Seven:** *Taşıma Hukukunda Gönderilen*, s.199; **Adıgüzel:** *MTO*, s.326.

⁶²³ Konişmento, TTK’nın “Deniz Ticareti” başlıklı Beşinci Kitabının Üçüncü Bölümünün “Denizde Taşıma Senetleri” başlığı altında 1228-1245 maddelerinde düzenlenmektedir. Denizde taşıma senetleri, konişmento ve diğer denizde taşıma senetleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Diğer denizde taşıma senetleri, TTK m. 1242 uyarınca, “*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.*” şeklinde kıymetli evrak niteliğine haiz olmadıkları belirtilerek düzenlenmiştir.

⁶²⁴ **Adıgüzel:** *MTO*, s.314.

⁶²⁵ Çalışmamız kapsamında TTK m. 649’daki (ETK m. 561) “*Devredilebilen bütün kıymetli evrakın, ... ciro edilmesi ve zilyetliğin geçirilmesiyle cirantanın hakları ciro edilene devrolunur*” ifadesinden devredilme ve ciro edilmenin aynı anlamda kullanılabileceği kanaatine ulaşılmış olsa da, emre yazılı konişmento da senedin

Multimodal taşımaların uluslararası nitelik arz etmesi ve bu hususta uygulanacak bir düzenlemenin olmayışı, bu taşımaya özgü taşıma belgelerinin oluşturulmasına sebep olmuştur. Konişmento 19. yüzyıldan bu yana kullanılmakta olup, bununla deniz taşıması öncesinde veya sonrasında karayolu ve havayolu taşıması gerçekleştirilebilir⁶²⁶. Bu sebeple uzun zamandan beri multimodal taşıma belgesi olarak kullanılmaktadır.

Tezin ilk bölümünde ifade ettiğimiz üzere 1975 tarihli ICC Kuralları çerçevesinde düzenlenen ve daha sonra 1992’de ICC tarafından oluşturulan ve uygulanması taraf iradelerine bağlı olan⁶²⁷ multimodal taşıma belgelerine ilişkin kurallara atıf yapan matbu şekilde düzenlenmiş multimodal taşıma belgeleri günümüzde multimodal taşımada kullanılmaktadır⁶²⁸.

Hali hazırda, COMBICONBILL 1995, MULTIDOC 1995, FIATA Multimodal Taşıma Konişmentosu olmak üzere çeşitli multimodal taşıma belgeleri kullanılmaktadır⁶²⁹. FIATA multimodal taşıma belgesini tanımlamada "*konişmento*" terimini benimsediğinden, yukarıda belirtilen bu belgelerin hukuki statüsünün yorumlanması önem arz etmektedir. Bu belgeler taşıma belgelerinin genel özelliklerinin yanında konişmentonun bazı özelliklerini de paylaşır. Bununla birlikte multimodal taşıma belgeleri ile multimodal taşımalarda sıklıkla kullanılan konişmento türlerinden olan okyanus konişmentolarının hukuki statüleri ve işlevleri farklıdır. Dolayısıyla, uluslararası ticarete kullanılan önemli bir ödeme şekli olan “koşullu havale” olarak nitelendirebileceğimiz, eşya satışına konu olan sözleşmelerde alıcının havale amiri olarak belirli koşullara uyulması kaydıyla satıcıya yani havale lehtarına, belirli bir tutarın ödenmesi hususunda aracı müesseseye talimat verdiği; aracı müessesenin de bu talimatın şartları yerine getirildiği takdirde ödemeyi yaptığı her iki tarafın da alacağını güvence altına almasına hizmet eden akreditifli ödeme şekline⁶³⁰ uygulanacak olan ICC Birörnek Kuralları’nın (UCP 600) hangi hükümlerinin multimodal taşıma belgelerine uygulanacağı da bu bakımdan önem arz etmektedir. Multimodal taşıma belgelerinin UCP 600 kapsamında değerlendirilmesi ayrı bir çalışmayı gerektirecek düzeyde olduğundan bu bölümde sadece multimodal taşıma belgelerine ve hukuki işlevlerine değinilecektir. Bu konuda öncelikle

devredilme şekli olarak belirtilen ciro ile karıştırılmaması adına, ciro edilebilir ifadesi yerine devredilebilir ifadesi, ciro edilemez ifadesi yerine devredilemez ifadesi esas alınacaktır.

⁶²⁶ **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.121-122.

⁶²⁷ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.19.

⁶²⁸ **Moreno:** *Multimodal Transport Documents*, s.112; **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s. 128-129; **Adıgüzel:** MTO, s.313.

⁶²⁹ **Oetker:** *Oetker/Maultzsch HGB § 363, Knr.23*, **Schimansky/Bunte/Lwowski,** § *Schimansky/Bunte/Lwowski BankR- HdB/Bunte § 100, Knr.40-41.*

⁶³⁰ **Çabri, Sezer:** *Akreditife Temel İlişkiden Doğan Borcun Hiç Veya Gereği Gibi İfa Edilmemesinin Akreditif İlişkisine Etkisi*, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt 22, Sayı 3, 2016, s.616; **Reisoğlu, Seza:** *Hukuki Açidan Akreditif ve Uygulama Sorunları*, Bankacılar Dergisi, S. 52, 2005, s.39.

multimodal taşımalarda geçmişte sıklıkla kullanılan okyanus konişmentolarına yer verilecek, sonrasında diğer taşıma belgeleri ele alınacaktır.

2.2.5.2. Konişmento

Konişmento TTK m. 1228/1’de “*taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senet*” şeklinde ifade edilmiştir.

Uluslararası bağlamda konişmentolu taşımaları düzenleyen LK’da konişmento tanımı yer almamaktadır. RK’da konişmento yerine taşıma belgeleri tanımlanmaktadır⁶³¹. HK’da konişmentonun tanımına yer verildiğini görmekteyiz. HK m.1/7 uyarınca konişmento, “*navlun sözleşmesini ispat eden ve eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya yüklendiğini ve taşıyanın bunun iadesi karşılığında eşyanın teslimini taahhüt ettiğini gösteren belge*” olarak düzenlenmiştir. TTK’nın “Deniz Ticareti” başlıklı beşinci kitabının hükümleri ağırlıklı olarak LVK sistemine tabi olmasına rağmen, taşıyanın sorumluluğu, denizde eşya taşıma senetleri, konişmento gibi gönderenin lehine düzenlenmesi gereken bölümler HK’ya tabi olacak biçimde düzenlendiğinden buradaki tanımın TTK’daki tanıma aynen yansıdığını görmekteyiz⁶³².

Buna göre konişmento; taşıyan, onu temsilen kaptan veya taşıyanın bir temsilci tarafından yükletenin talimatına uygun bir şekilde, tek taraflı düzenlenen, taşıyanın eşyayı deniz yoluyla taşınmak üzere teslim aldığı ikrarını ve varma limanında hak sahibi görünen yetkili hamile senedin ibrazı karşılığında teslim edeceği taahhüdünü ihtiva edeb, kıymetli evrak niteliğine haiz taşıma belgesidir⁶³³.

TTK m. 1228/ 2’de, tesellüm konişmentosu ve yükleme konişmentosu olarak iki ayrı konişmentoya yer verilmiştir. Taşınacak eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı fakat henüz gemiye yüklenmediği hallerde düzenlenen konişmentoya tesellüm konişmentosu denir⁶³⁴. Eşyanın taşıyanın zilyetliğine vasıtalı dahi olsa geçtiği hallerde tesellüm konişmentosu düzenlenebilir⁶³⁵. TTK m. 1228/2 uyarınca, tesellüm konişmentosu yükletenin izniyle düzenlenmekte olup, taşıyanın belli olduğu, eşyayı taşıyacak geminin henüz belli olmadığı

⁶³¹ **Süzal:** *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, s.95-96.

⁶³² **Kalpşüz, Turgut:** “*Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (I)*”. Hukukî Perspektifler Dergisi, (HPD),S.4, ss. 32-39, s.38.

⁶³³ **Silahtaroglu:** *Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi Yükleten*, s.59; **Değirmenci, Kula Nil:** “*Konişmentonun Hukukî İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu Ve Bu İşlevin Özellikle Fob Satışlar Açısından Değerlendirilmesi*”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:12, Sayı: 24, 2013, s.145; **Cumaloğlu:** *Kırkambar Sözleşmesi*, s.92; **Ülgener:** *Çarter Sözleşmeleri I*, s.497; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.361.

⁶³⁴ **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.361.

⁶³⁵ **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.67.

veya yüklemeye müsait olmadığı durumlarda eşyanın taşıyan tarafından teslim alınması ile gemiye yüklenmesi arasında zaman farkı olabildiğinden, bu durumun önüne yükleme konişmentosu düzenlenerek geçilebilir⁶³⁶.

Eşya gemiye alındıktan sonra düzenlenen konişmentoya yükleme konişmentosu denir⁶³⁷. TTK m.1128/2'ye göre; eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, eşyanın teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konşimentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar “*yükleme konişmentosu*” düzenlemekle yükümlüdür. Tesellüm konşimentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konişmento yükleme konişmentosu hükmünde olacaktır⁶³⁸. Yükleme konişmentosunda eşya gemiye yüklenmiş olduğundan bu konşimentoda eşyanın yüklendiği gemi, yüklenme zamanı ve yüklenen eşyanın durumu hususunda kayıtlar yer almaktadır. Hukuki fonksiyonları itibariyle yükleme konişmentosunun tesellüm konşimentosundan farkı yoktur. Yükleme konişmentosunu ödemedede bulunacak olan bankalar eşyayı temsilen esas aldıklarından, yükleme konişmentosu uygulamada daha sık kullanılmaktadır.

2.2.5.3. Konişmentonun Hukuki İşlevi

Konşimentoyu düzenleyen kişi genellikle taşıyıcı rolünü üstlenen kişidir⁶³⁹. MTO eğer taşıyıcı sorumluluğu almak, taşıyıcı hak ve yükümlülüklerine sahip olmak istiyorsa eşyalar ambalajlandıktan ve taşımaya hazır olduktan sonra konişmento düzenleyerek bunu gerçekleştirebilir⁶⁴⁰. Multimodal taşıma belgelerinin özelliklerini ve işlevlerini tartışmadan önce faydalı ve uygun bir zemin hazırlayabilmek adına konişmentonun işlevlerinden bahsetmekte yarar vardır. Böylelikle konişmento ve multimodal taşıma belgeleri arasında karşılaştırmalar yapılabilecektir. Genel olarak, konişmentonun taşınan eşyaların teslim alındığına ilişkin makbuz, eşyayı temsil eden kıymetli evrak ve taşıma sözleşmesinin ispat varakası olmak üzere üç temel işlevi vardır⁶⁴¹.

Eşyaların teslim alınmasına ilişkin konşimentodaki kayıtlar, eşyanın adedini ve eşyaların bordaya yüklendiğinde taşıyan tarafından tespit edilen eşyaların durumunu, özelliklerini, eşyaların yüklenme tarihini, geminin adını, yükleme limanını ve varış limanını

⁶³⁶ **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.362.

⁶³⁷ **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.361; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.66.

⁶³⁸ **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.361

⁶³⁹ **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.44.

⁶⁴⁰ **Moreno,** *Multimodal Transport Documents*, s.54.

⁶⁴¹ **Kongphok Pimkamol:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy University Of Southampton Faculty Of Business, Law And Art School of Law*, November 2018, s.40.

içerir⁶⁴². Bu sebeple konişmento boşaltma limanında tespit edilen eşyadaki herhangi bir noksanlık ya da zarar durumunda gönderilen, ciro edilen ya da konişmento hamili tarafından ileri sürülecek taleplere dayanak teşkil eder. Eşya satışına ilişkin sözleşmelerde ödeme, konişmentonun teslimi karşılığında yapılıyorsa, alıcının ya da bankanın konişmentoda belirtilen ağırlık, miktar ya da eşyaların haline ilişkin bilgilerin satış faturasında belirtilenlerle uyuşmadığı durumda satış faturasını reddetme hakkı vardır. Bu kayıtlar eksikse boşaltmada eşyaların noksanlığı ya da zarar görmüş olmasından dolayı gönderilen, ciro edilen ya da konişmento hamili eşyaların bordaya yüklendiğindeki eşyaların gerçek miktarı ve durumu için ispat yükünü taşımaktadır⁶⁴³.

Konişmento gönderilenin, ciro edilenin ya da konişmento hamilinin eşyaları boşatma limanında teslim almasını sağlar. Eşyaların noksanlığı ya da zararı için taşıyana karşı hukuki talepte bulunma hakkı verir. Bunların yanında ayrıca gönderilene, ciro edilene ya da konişmento hamiline yukarıda bahsedilen hakları taşıma esnasında başkasına devretme hakkını verir. Bu hakların devredilmesi süreciyle ilgili konişmento emre, nama veya hamiline düzenlenebilecektir.

Emre yazılı konişmento gönderilenin emrine üzenlenebileceği gibi gönderilen zikredilmeden de düzenlenebilecektir. Böyle bir durumda emre yazılı şekilde düzenlenen konişmento yükletenin emrine düzenlenmiş sayılacaktır. Emre yazılı bir konişmentonun devri için ciro ve senedin teslimi gerekmektedir⁶⁴⁴. Emre yazılı bir konişmento tam ciro veya beyaz ciro ile devredilebilir. Tam ciro ile devredilmesi halinde eşyayı teslim alma hakkı lehine ciro yapılan şahsa, beyaz ciro ile devredilmesi halinde ise eşyayı teslim alma hakkı konişmentoyu elinde bulunduran hamile aittir⁶⁴⁵. Konişmentonun “*Cirosu Kabil Olan Senetler*” başlıklı TTK m. 831/ 2’de, cirosu kabil olan senetler arasında açıkça sayılmış olması, konişmentonun kanunen emre yazılı senet olduğu manasına gelmez. Konişmento iradi olarak emre yazılı düzenlenebilecek senetlerdendir⁶⁴⁶. Uygulamada konişmentoların daha çok emre yazılı olarak düzenlendiğini söylemek mümkündür⁶⁴⁷. Konişmento emre yazılı olarak düzenlendiğinde, konişmento hamilinin taşıyıcıya karşı boşaltma limanında eşyaları teslim alma hakkı, eşyalar

⁶⁴² **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.40

⁶⁴³ **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.41.

⁶⁴⁴ **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.66; **Karan, Hakan:** *Elektronik Konişmento*, Turhan Kitabevi, Ankara. 2004, s.61; **Demirkıran:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.13.

⁶⁴⁵ **Demirkıran:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.13.

⁶⁴⁶ **Kaner, Deniz İnci:** *Deniz Ticareti Hukuku II-Navlun Sözleşmeleri*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014, s.46.

⁶⁴⁷ Multimodal taşıma belgesi HGB § 363/2 anlamında emre düzenlenen bir belgedir. **Schimansky/Bunte/Lwowski:** *Schimansky/Bunte/Lwowski BankR- HdB/Bunte § 100*, Knr.14, 42.

üzerindeki haklarını ciro yoluyla devretme hakkı ve konişmentoyu bir borç için teminat olarak kullanma hakkı vardır⁶⁴⁸.

Hamiline yazılı konişmento TTK m.658/1’de “*senedin metninden veya şeklinden, hamili kim ise o kişinin hak sahibi sayılacağı anlaşılan kıymetli evrak*” olarak tanımlanmıştır. Konişmentonun hamiline düzenlenmiş sayılabilmesi için emre yazılı kaydının konulmaması ve gönderilenin adının yazılmaması gerekmektedir⁶⁴⁹. Eşyanın teslimi talep hakkı varma limanında, konişmentoyu elinde bulunduran kişiye aittir⁶⁵⁰. Konişmentoyu elinde tutan kişi, taşıyandan eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebildiği için bu tür konişmentolar oldukça riskli olabilmektedir. Bu sebeple hamiline yazılı konişmentolar uygulamada neredeyse hiç kullanılmamaktadır.

Nama yazılı konişmento TTK m.654 uyarınca “*belli bir kişinin adına yazılı olup da onun emrine kaydını içermeyen ve kanunen de emre yazılı senetlerden sayılmayan kıymetli evrak*” olarak tanımlanmıştır. Kanunen emre yazılı olmayan ve emre kaydı içermeyen senetler nama yazılabilir⁶⁵¹. Konişmentonun nama düzenlenmesi halinde eşyanın teslimi talep etme hakkı konişmentonun hamili ve üzerinde adı yazılı olan kişide olacaktır. TTK m. 1228/3’e göre, nama yazılı konişmento gönderilen sıfatıyla üçüncü bir kişinin adına düzenlenebileceği gibi, taşıyanın veya kaptanın namına da düzenlenebilir⁶⁵². Nama yazılı konişmentonun devri için TTK m.647 uyarınca, TBK m. 183 ila 194 hükümlerinde düzenlenmiş alacağın devrinin TTK m.657/2’de vücut bulmuş hali olan yazılı devir beyanı⁶⁵³ ve senedin teslimi gerekmektedir⁶⁵⁴. TTK m.655 uyarınca senedin hamili olan ve adı senette yazılı olan veya onun hukuki halefi olduğunu ispatlayan kişiler konişmentonun kendilerine sağladığı hakları ve eşyanın teslimini talep edebileceklerdir⁶⁵⁵.

Bununla birlikte, İngiliz hukukunda sadece emre (to order) ve hamiline (to bearer) yazılı konişmentoların tedavül edilebileceği, nama (to a named person) yazılı konişmentonun tedavül kabiliyetine haiz olmadığı kabul edilmektedir⁶⁵⁶. J I Macwilliam Co Inc-Mediterranean Shipping Co SA (The Rafaela S) davasında nama yazılı bir konişmentonun LK/LVK’daki konişmento olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği hususu ele

⁶⁴⁸ **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.43

⁶⁴⁹ **Demirkıran:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.15.

⁶⁵⁰ **Demirkıran:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.15.

⁶⁵¹ **Aras, Yeşilova, Ecehan:** *Konişmentonun İspat Kuvveti*. Güncel Yayınevi, İzmir, 2006, s.46; **Demirkıran:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.15.

⁶⁵² **Karan:** *Elektronik Konişmento*, s.63.

⁶⁵³ **Karan:** *Elektronik Konişmento*, s.63.

⁶⁵⁴ **Demirkıran:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.15.

⁶⁵⁵ **Karan:** *Elektronik Konişmento*, s.63.

⁶⁵⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.45-50.

alınmıştır. LK'nın hazırlandığı zamanda nama yazılı konişmento kullanımının yaygın olduğu ve bunun kuralları hazırlayanların nama yazılı konişmentoyu hariç tutma niyetleri olmadığını gösterdiğini, yoksa bununla ilgili açık bir hariç koyma ifadesi koyacaklarına hükmedilmiştir. Bunun yanında nama yazılı konişmento sadece adı belli olan gönderilene devredilebileceği dışında klasik konişmentonun tüm temel özelliklerine sahiptir. The Rafaela S davasında nama yazılı konişmentonun üzerine "emrine" kelimesi eklensin ya da eklenmesin bu belgeyi düzenleyen ve alan tarafların ona bir konişmento gibi muamele ettiği, nama yazılı konişmentonun da LK m.1'deki konişmento olarak kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir⁶⁵⁷.

2.2.5.4. BIMCO'nun Hazırladığı COMBICONBILL

COMBICONBILL, Ocak 1971'de BIMCO tarafından kabul edilen ve ardından 1995'te yapılan revize edilen multimodal taşıma için öngörülen bir taşıma belgesidir⁶⁵⁸. COMBICONBILL, ağ sistemi olarak adlandırılan sorumluluk sistemini benimsediğinden, zararın taşımının hangi safhasında oluştuğu belirli olduğunda, multimodal taşımının herhangi bir aşaması için geçerli olan zorunlu tekil taşıma konvansiyonu veya ulusal mevzuatta belirtilen sorumluluk düzenlemesini kabul etmektedir⁶⁵⁹. COMBICONBILL, denizyoluyla eşya taşınmasında yaygın olarak kabul gören LVK'ya dayanmaktadır⁶⁶⁰. Her ne kadar COMBICONBILL, multimodal taşıma, multimodal taşıma belgesi, MTO için doğrudan bir tanım vermese de, eşyaların teslim alındığı ve teslim edildiği zaman diliminde meydana gelen zararlardan MTO'nun sorumlu olduğunu belirtir⁶⁶¹. COMBICONBILL temel olarak multimodal taşıma için tasarlanmış olsa da, COMBICONBILL m.1 hükümlerinin multimodal taşıma haricindeki taşımalarda da geçerli olacağını açıkça belirtir⁶⁶².

2.2.5.5. 1980 Tarihli Multimodal Taşıma Konvansiyonundaki Multimodal Taşıma Belgesi

Multimodal taşıma belgesi, gönderenin isteği üzerine MTO ve onun yetkili kıldığı bir kişi tarafından düzenlenen eşyanın MTO tarafından belgede gösterildiği şekilde teslim

⁶⁵⁷ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.39-40.

⁶⁵⁸ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.86; COMBICONBILL'in örnek kopyası ve açıklayıcı notları BIMCO'nun resmi internet sitesinde verilmektedir: https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO_Documents/Bills_of_Lading/COMBICONBILL.aspx.

⁶⁵⁹ COMBICONBILL m.11/1 uyarınca, yeri belirlenmiş zarar durumunda MTO'nun sorumluluğu yürürlükteki herhangi bir uluslararası konvansiyona veya ulusal hukuka göre belirlenecektir. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.86.

⁶⁶⁰ COMBICONBILL m.11/2 uyarınca eşyaların deniz yoluyla taşınması için geçerli bir uluslararası konvansiyonun veya ulusal hukukun olmaması durumunda, LVK uygulanacaktır. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.86.

⁶⁶¹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.84; COMBICONBILL m.9

⁶⁶² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.84.

alındığını gösteren bir taşıma belgesidir. Multimodal taşıma belgesinin düzenlenmesi MTC m. 13 uyarınca, uluslararası konvansiyonlar veya ulusal hükümlerin uygulanmasına yönelik taşıma türlerine ve diğer hizmetlere ilişkin belgelerin düzenlenmesine engel teşkil etmeyecektir.

Multimodal taşıma belgesinde sağlanması gereken bazı temel unsurlar vardır. Bunlar, eşyaların genel bilgisi, eşyaların tanımlanmasına kılavuzluk edecek işaretlemeler, paketlerin veya parçaların sayısı ya da miktarı, eşyaların ağırlığı eşyaların dışarıdan belli olan hal ve durumu, MTO'nun adı soyadı ve adresi (ticaret ünvanı ve işletme merkezi), MTO tarafından eşyaların teslim alındığı yer ve teslim edileceği yer, multimodal taşıma belgesinin düzenlenme yeri ve tarihi, MTO veya onun yetkisine sahip olan bir kişinin imzasıdır⁶⁶³. Bu unsurlardaki eksiklik belgenin etkisini yitirmesine sebep olmadığı gibi, MTC'nin de ilgili taşımaya uygulanmasını engellemez⁶⁶⁴. Yukarıdaki gerekli bilgi dizisi, özellikle eşyaların ayrıntılı durumu; gönderme, teslim alma ya da gemiye yükleme tarihi; gönderme, teslim alma ya da gemiye yükleme yeri ve son varış yeri, hem satış sözleşmesi için hem de kredi mektubu için satış sözleşmesinde bir ihlalin ya da kredi mektubuyla bir uyumsuzluk olup olmadığını değerlendirmede esas noktalardır.

MTC m. 8/c ye göre, MTO'nun adının taşıma belgesinde yer alması gerekmektedir. Bununla birlikte, hem MTO'nun isminin hem de konumu ya da sıfatını açıkça belirten ifadelerin olması gerektiği unutulmamalıdır.

MTC m. 8/k multimodal taşıma belgelerinin multimodal taşıma operatörü ya da onun yetki verdiği bir kişi tarafından imzalanması gerektiğini ifade eder.

Multimodal taşımada bir deniz taşıma ayağı olduğunda, RK m.36 /3 (b)'ye göre, geminin ismi eğer taşıma sözleşmesinde belirtilmişse taşıma belgelerinde de belirtilmelidir. Buna karşın MTC'de geminin ismiyle ilgili özel bir bahis yoktur. RK deniz taşıması içeren multimodal taşımaya uygulanmak için özellikle tasarlandığından, taşımada deniz taşıması olduğunda geminin adı önemli hususlardan biridir. Uygulamada, bir geminin boşaltma limanına varışı oldukça uzun bir zaman alabileceği için, tarafların eşyalar varma limanına gelmeden önce taşımadaki eşyaların ticaretini yapmak istemeleri doğaldır. Sonraki alıcıların ve bankaların eşyanın gerçekten bir gemiye yüklendiğinden emin olabilmek için yükleme kaydını ve geminin ismini istemeleri yaygındır. MTC'de multimodal taşıma belgeleri üzerinde geminin adının yer almasının zorunlu olmaması multimodal taşımada tüm taşıma türlerinin eşit öneme sahip olmasından dolayı mantıklıdır. Denizyolu taşıma ayağı her

⁶⁶³ **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.147.

⁶⁶⁴ **Sopaci:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.130.

multimodal taşımada söz konusu olmadığından deniz taşımalarına özgü bu kural multimodal taşımalar için kabul edilemeyecektir⁶⁶⁵.

MTC m.8/m'e göre, aktarma yerleri belgenin düzenlenme zamanında biliniyorsa multimodal taşıma belgesinde yer almalıdır. Genellikle aktarmayı yasaklayan deniz taşımalarından farklı olarak, birden fazla taşıma türünü içeren multimodal taşıma için aktarmadan kaçınmak mümkün değildir. Ayrıca sehven multimodal taşıma belgelerinde “*aktarma yasaktır*” şeklinde bir kayıt konulduğunda, düzeltmenin ödemeyi teminat altına almak için gerekmediği hallerde herhangi bir sıkıntı yoktur. Bununla birlikte, belgelerin düzenlenme zamanında aktarma yeri biliniyorsa MTC'deki aktarma yerleriyle ilişkin gerekliliklere uyulmalıdır. Çünkü istatistiklere göre taşımanın en tehlikeli aşaması aktarma olduğundan, belgenin devredildiği kişiler açısından taşımanın ayrıntılarını bilmek ve riskleri yönetmek faydalı olabilir⁶⁶⁶.

MTC m.8/i'de görüleceği gibi multimodal taşıma belgesi tarafların iradelerine göre devredilebilir veya devredilemez şekilde düzenlenebilir. MTC m.7/1 uyarınca, devredilemez belge üzerinde bu husus ve gönderilenin adı açıkça yer almalıdır.

2.2.5.6. Multimodal Taşıma Konişmentosu (FBL)

FIATA 1926'da Viyana/Avusturya'da kurulmuştur ve günümüzde taşıma alanındaki en büyük sivil toplum kuruluşu olup birçok ülkede temsilcilikleri⁶⁶⁷ bulunmaktadır⁶⁶⁸. FIATA farklı işlevleri olan taşıma belgeleri çıkarmış olup⁶⁶⁹, multimodal taşımalar açısından Multimodal Taşıma Konişmentosu (FBL) önem arz etmektedir

⁶⁶⁵ **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.150-151.

⁶⁶⁶ **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.152.

⁶⁶⁷ Uluslararası Taşıma ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (“bundan böyle UTİKAD olarak anılacaktır.”) FIATA'nın Türkiye temsilcisi olup, FIATA'nın uluslararası taşıma için standart hale getirdiği ticari taşıma belge ve formlarının Türkiye sınırları içinde basım, dağıtım, kullanım gibi haklarını taşıma işleri komisyoncuları adına yürütmektedir.

⁶⁶⁸ FIATA) Fransızcası 'Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles' 31 Mayıs 1926'da Avusturya'nın Viyana kentinde kurulmuştur. FIATA, taşıma alanındaki en büyük sivil toplum kuruluştur ve gerçekten dünya çapında bir etki alanı vardır. FIATA bugün 150 ülkede yaklaşık 40.000 taşıma ve lojistik firmasını kapsayan bir sektörü temsil etmektedir. FIATA, Birleşmiş Milletlerin Ekonomik ve Sosyal Konseyi (ECOSOC) (diğerleri arasında ECE, ESCAP, ESCWA), UNCTAD ve UNCITRAL ile danışma statüsündedir, www.fiata.com (E.T.: 15.09.2020)

⁶⁶⁹ FCR karşımıza sıklıkla karayolu taşımalarında az da olsa demiryolu taşımalarında çıkmakta olup, eşyayı başkaları hesabına kendi adına belirli bir ücret karşılığında taşıtmayı üstlendikleri durumlarda düzenledikleri belgedir. Lojistik servis sağlayıcıları, eşyanın taşınmasını kendileri taahhüt etmedikleri sürece kural olarak ancak, gönderilene sevk edilmek üzere gönderenden teslim aldıkları eşyayı başka bir taşıyıcı vasıtası taşıtabilmekte bunu yaparken de gönderilene teslim edilmek üzere gönderenden teslim alınan eşyanın taşıyıcıya verilmesi ile taşıyıcıdan kendi adlarına düzenlenmiş olan taşıma senedini alıp gönderene de eşyayı taşıtmak üzere teslim aldıklarını gösteren kendilerinin düzenlemiş oldukları FCR belgesini verirler. Uygulamada bu belgeye “Nakliyeciyi Makbuzu” adı verilmiştir. Bu makbuzlar hiçbir şekilde eşyanın mülkiyeti yerine geçmediğinden ciro da edilemezler. Kıymetli evrak hükmünde değildirler. FCT belgesi ile, taşıyıcı sorumluluğun kabul edilmediğini fakat lojistik servis sağlayıcısının müşterisinin dolaylı temsilcisi olarak bir taşıyıcıyla sözleşme akdettiğini gösterir. Bu belgeyi imzalayan sonraki (fıkradaki) genel hükümler ve şartlara tabi olarak

FIATA Combiconbill 1970'te IMCO ve ECE'nin Roma Toplantısında oluşturdıkları taslağa dayanıyordu ve dünya çapında kabul edilen ilk multimodal taşıma belgesiydi⁶⁷⁰. MTC'nin kabul edilmesinin ardından FBL bu konvansiyon temelinde revize edilmiş ve yeniden tasarlanmıştır. FIATA, MTC'yi ve uygulamada akreditif işine dahil edilebilecek bir taşıma belgesi ihtiyacını dikkate almış ve FBL'yi oluşturmuştur⁶⁷¹. FBL, dünya çapında multimodal taşımada geniş bir şekilde kullanılan UNCTAD/ICC Kurallarına tabi olarak düzenlenmiş bir multimodal taşıma belgesidir⁶⁷². FIATA, taşıma işleri komisyoncularının uluslararası kapıdan kapıya eşya taşımalarında çoğunlukla taşıma işini üzerlerine alarak taşıyıcı sorumluluğunu üstlendiği realitesine kayıtsız kalmayarak, bu kişilerin dünya çapında kullanabileceği tek tip kurallar oluşturmak amacıyla FBL'yi sunmuştur⁶⁷³. FBL, aksi üzerine yazılmadıkça ya da üzerindeki bir ifadeden anlaşılmadıkça devredilebilir niteliktedir⁶⁷⁴. Diğer taşıma belgelerinden farklı olarak kıymetli evrak niteliğini haizdir⁶⁷⁵. FBL konişmento gibi emre yazılı olarak düzenlense de bu bir zorunluluk değildir. Hamiline veya nama düzenlenebilir⁶⁷⁶. FBL, taşıma işleri komisyoncusunu bu belgeyi düzenleyen ve multimodal taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi taahhüt eden MTO olarak tanımlamaktadır⁶⁷⁷.

FIATA Kuralları, m.6/2 uyarınca, taşıma işleri komisyoncusu, eşyaların sorumluluğunu aldığı süre içerisinde, zıya, hasar veya teslimde gecikmeye neden olan bir olayın gerçekleşmesi durumunda, zıya, hasar veya gecikmeye, taşıma işleri komisyoncusunun kendi kusurunun veya ihmalinin sebep olmadığını veya sözleşmenin icrası için hizmetinden

taşıyıcılarla ve taşıma konusunun yerine getirilmesinde yer alan diğer kişilerle sözleşmelere girmeye yetkilidir. Bu belgeyi imzalayan taşıyıcı olarak değil komisyoncu olarak hareket eder. Bunun sonucunda sadece üçüncü kişileri dikkatlice seçmekten sorumludur. FCR sadece eşyaların bir makbuzudur, eşyaları gönderilenin tasarrufunda tutmak için ya da onları gönderilene göndermek için ikili talimatlar öngörür. Bu belge genellikle eşyaların lojistik servis sağlayıcısına teslim edildiği ve böylelikle gönderenin tasarrufuna geçtiğini göstermesi gerektiği zaman kullanılmaktadır. Belgenin, varış yerinde taşıma firmasına ibrazı karşılığında eşya gönderilene teslim edilir Yazar bu makalesinde taşıma işleri komisyoncusu ifadesi yerine lojistik servis sağlayıcısı ifadesini kullanmıştır. Bkz. **Alhan**: “*Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi*”, s.1165-1166.

⁶⁷⁰ **Schmidt, Herber**: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.47,48,54.

⁶⁷¹ FIATA Combiconbill 1970'te IMCO ve ECE'nin Roma Toplantısında oluşturdıkları taslağa dayanıyordu ve dünya çapında kabul edilen ilk multimodal taşıma belgesiydi. 1980 MTC'nin kabul edilmesinin ardından FBL bu konvansiyon temelinde revize edilmiş ve yeniden tasarlanmıştır. 1992'nin yeni versiyonu o zamandan beri değişmemiştir. Bkz. **Schmidt, Herber**: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.47,48.

⁶⁷² FBL, FIATA tarafından düzenlenen multimodal sözleşmenin akredite bir taşıma belgesidir. Bu, multimodal taşıma işlemleri için özel olarak geliştirilmiş bir konişmentodur ve FIATA CombiconBill'in yerini almıştır. 24.5.1980 tarihli MTC'ye dayanmaktadır. MTC yürürlüğe girmemiş olsa da, hükümleri FBL'nin Genel Hüküm ve Koşulları olarak uluslararası geçerlilik kazanmıştır. Bkz. **Schmidt, Herber**: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr. 46; **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn**: *EBJS/Reuschle HGB § 452*, Knr.35-37.

⁶⁷³ **Baumbach/Hopt**, *HGB § 452 Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln*. 3.Auflage 2020, knr.9.

⁶⁷⁴ FBL, emre kaydı içerir ve "ciro edilemez" olarak işaretlenmedikçe ciro edilebilir. Bkz. **Schmidt, Herber**: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.52.

⁶⁷⁵ **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn**: *EBJS/Reuschle HGB § 452*, Knr.38.

⁶⁷⁶ Adigüzel, MTO, s.320.

⁶⁷⁷ **Ramming**, *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, Knr.322; **Schmidt, Herber**: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.14.

yararlandığı müstahdemlerinin taşımayı yerine getirmede hizmetinden istifade ettiği herhangi bir kimsenin neden olmadığını veya katkıda bulunmadığını ispat edemediği takdirde, zıya, hasar veya gecikmeden sorumludur⁶⁷⁸. Ayrıca m.6/5 uyarınca taşıma işleri komisyoncusu zıya ve hasarın bir veya daha fazla sebep veya olayın sonucunda oluştuğunu ileri sürebilir. Ancak talep hakkı sahibinin, zıya veya hasarın, tamamen veya kısmen bu tür bir veya daha fazla sebep veya olaylardan meydana gelmediğini ispat etme hakkı vardır⁶⁷⁹. Gönderenin sorumlu olduğu ambalaj kusurları, grev, lokavt veya benzeri koşullar, ispat yükünün tersine çevrilmesine yol açar.

MTO zarar yeri biliniyorsa, taşıyıcı, ilgili taşıma ayağına uygulanacak hükümler kapsamında sorumludur. Zarar yeri bilinmiyorsa, m.8/3 eşyaların taşınması deniz ve iç su yolu ayağı içermiyorsa, sorumluluk sınırı kg başına 8,33 ÖÇH'dir. Öte yandan, deniz yoluyla veya iç su yolunda kısmi bir taşıma gerçekleştirilirse, taşıyıcı kg başına 2 ÖÇH'den veya - daha yüksek bir sorumluluk miktarına neden olursa - paket veya birim başına 666.67 ÖÇH den sorumludur. Taşıyıcı, kendisi veya bir yardımcısı “kasten” hareket etmişse, bu sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz⁶⁸⁰.

Dava süresi ve sorumluluğun sınırlandırılmasıyla ilgili olan hükümler UNCTAD/ICC Kuralları ile aynıdır. FIATA Kuralları m.6/6 uyarınca deniz ve iç su yolu için başka sorumluluk istisnaları da geçerli olup, eşyaların denizde ve iç su yolunda taşınmasına ilişkin LK, LVK ve COGSA (Eşyaların Deniz yolu ile Taşınmasına İlişkin Kanun) geçerlidir.

2.2.5.7. BIMCO'nun Hazırladığı MULTIDOC 95

MULTIDOC 95, BIMCO tarafından yayınlanan ve UNCTAD/ICC Kurallarına tabi bir multimodal taşıma belgesidir.⁶⁸¹ MULTIDOC 95'in 2. fıkrası, “*multimodal taşıma sözleşmesinin, en az iki farklı taşıma şekliyle eşyaların taşınması için tek bir sözleşme anlamına geldiğini*” söylemektedir. MTO, multimodal taşıma sözleşmesi imzalayan ve taşıyıcı olarak icrasının sorumluluğunu üstlenen kişi anlama gelmektedir

MULTIDOC 95 de genel olarak multimodal taşıma için tasarlanmıştır. Bununla birlikte, MULTIDOC 95'in hükümleri, başlangıçta multimodal bir taşıma olarak gerçekleştirilmesi amaçlanan ancak yalnızca tek bir taşıma türü ile gerçekleştirilmek zorunda kalan taşımalara da uygulanır⁶⁸².

⁶⁷⁸ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.89.

⁶⁷⁹ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.89.

⁶⁸⁰ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.89.

⁶⁸¹ MULTIDOC 95'in örnek bir kopyası ve açıklayıcı notlar BIMCO'nun resmi internet sitesinde yer almaktadır: https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO_Documents/Bills_of_Lading/MULTIDOC95.aspx.

⁶⁸² Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.88; MULTIDOC 95'in 1. maddesi.

UNCTAD/ICC Kuralları, MULTIDOC 95'in temelini oluşturduğundan, MTO'nun sorumluluğu, sorumluluğun sınırlandırılması, zamanaşımı süresi ile ilgili hükümler her ikisinde aynıdır⁶⁸³.

MULTIDOC 95 devredilebilir veya devredilemez şeklinde düzenlenebilmekte olup, devredilemez şekilde düzenlenen taşıma belgesi MULTIWAYBILL 95 olarak adlandırılmıştır. Bu taşıma belgesi ICC Kurallarıyla birlikte CMI tarafından deniz taşıma belgesi için yeknesak kurallar başlıklı düzenlemesini de esas almaktadır⁶⁸⁴.

2.2.5.8. Bireysel Multimodal Taşıma Belgeleri

Taşıma şirketleri ICC kurallarını esas alarak multimodal taşımada kullanmışlardır⁶⁸⁵. Bu kullanım sırasında ICC kurallarına genel şartlar veya klorlar ekleyerek, 1992 ICC'den farklı özellikler taşıyan multimodal taşıma belgeleri oluşturmuşlar⁶⁸⁶. Bu taşıma belgelerinde de diğer taşıma belgeleri gibi, eşyayla, MTO'yla ilgili bilgilere eşyaların yüklenmesine ve taşınmasına dair hususlara, bu belgelerin delil niteliğine ve MTO'nun sorumluluğu ve bu sorumluluğun sınırlanmasına ilişkin hükümler almaktadır⁶⁸⁷.

Bu belgelerden ilki Hapag- Lloyd taşıma şirketi tarafından kullanılan multimodal taşıma belgesidir. Bu şirket taşımanın gerçekleştiği coğrafi alana göre farklı multimodal taşıma belgeleri kullandığından her taşıma belgesinde farklı sorumluluk kuralları görülmektedir⁶⁸⁸. Örneğin uzakdoğu taşımalarında zarar yerinin belirli olup olmaması arasında bir ayırım yapılmamıştır. Bu konuda Japonya demiryolu taşıma hukukunun uygulanacağı ifade edilmişken, Avrupa- Kuzey Amerika arasında gerçekleşen taşımada, zararın gerçekleştiği yerin hukuku ulusal hukuk olarak LK'yı kabul etmişse LK, ulusal hukuk COGSA kuralları ise bu kurallar uygulanacak, her ikisi de benimsenmemişse sorumluluk sınırı koli başına belirli bir miktar (100 pound) olarak taşıma belgesine yazılmaktadır⁶⁸⁹.

Maersk Line taşıma belgesi de Hapag-Lloyd taşıma belgesinde olduğu gibi farklı şekilde düzenlenebilmektedir. Bu taşıma belgesi LK'yı esas almakta olup, ulusal hukuk

⁶⁸³ Örneğin, 12(a) maddesi, Lahey-Visby Kurallarında belirtilen yani paket başına 666,67 ÖÇH veya kilogram başına 2ÖÇH (hangisi daha yüksekse) olan sorumluluk sınırlarını uygulamaktadır. Ancak, sözleşme eşyaların deniz yoluyla ya da iç su yolları ile taşınmasını içermemesi durumunda, MTO'nun sorumluluğu kilogram başına en fazla 8,33 ÖÇH ile sınırlıdır. Ayrıca, 12(d) maddesi multimodal taşımanın belirli bir aşamasında zarar meydana geldiğinde, ilgili aşamada geçerli bir uluslararası konvansiyonun veya zorunlu bir ulusal hukukun başka bir sorumluluk sınırı sağladığı durumlarda, sorumluluk sınırının bu sözleşme veya zorunlu yasa hükümlerine göre belirleneceğini öngörerek, açık bir şekilde ağ sistemini belirtmektedir. Bkz. **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.87-88.

⁶⁸⁴ **Moreno: Multimodal Transport Documents**, s.73; **Adıgüzel: MTO**, s.321.

⁶⁸⁵ **Glass: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, s.22-23.

⁶⁸⁶ **Adıgüzel: MTO**, s.322.

⁶⁸⁷ **Adıgüzel: MTO**, s.322.

⁶⁸⁸ **Sopacı: Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler**, s.129.

⁶⁸⁹ **Adıgüzel: MTO**, s.322.

hükümleri LK hükümlerini kabul etmişse bu hükümler etmemişse, koli başına belirli bir miktar (100 pound) ile sorumluluk kabul edilmiştir⁶⁹⁰.

Mitsui OSK Lines taşıma belgesi de diğer iki taşıma belgesinde olduğu gibi uzakdoğu ve Avrupa- Kuzey Amerika taşımalarında farklı şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Bu taşıma belgesi 1992’de LK temel alınarak düzenlenmişken 1993’te deniz ticaret hukukuna ilişkin ek bazı sorumluluklar göz önüne alınıp HK’ya atfı yapılarak tekrar düzenlenmiştir⁶⁹¹. Bu belgede herhangi bir sorumluluk sınırlamasına yer verilmediği gibi buna ilişkin konacak şartların geçersiz olacağı da belirtilmiştir⁶⁹².

Hollanda- İngiltere Menşeli olup, merkez limanları Amsterdam ve Hollanda olan P&O Neddlloyd şirketi tarafından çıkarılan taşıma belgesinde Avrupa- Kuzey Amerika hattındaki multimodal taşımalarda COGSA hükümlerine atıfta bulunulmuştur⁶⁹³. Sorumluluk sınırlaması noktasında HK’ya atfı yapılmakla birlikte LK/VK esas alınmıştır⁶⁹⁴. Bu belge de kendisine sorumluluk sınırlamasına ilişkin şart koyulmasını yasaklamaktadır.⁶⁹⁵

2.2.5.9. Multimodal Taşıma Belgelerinin Hukuki İşlevi

Multimodal taşıma belgelerinin hukuki niteliği ve işlevleri okyanus konişmentosu ile benzerlik gösterse de multimodal taşımanın hem deniz taşıma safhası hem de deniz dışı taşıma safhalarını kapsaması okyanus konişmentosu ile temel farkını oluşturur.

Konışmentonun diğer iki işleviyle karşılaştırıldığında multimodal taşıma belgelerinin eşyaların taşınmak üzere teslim alındığını gösteren makbuz işlevi en az karmaşık olandır. Bu işlev hem okyanus konişmentosunda hem de multimodal taşıma belgelerinde aynıdır. Multimodal taşıma belgeleri de okyanus konişmentosunda olduğu gibi MTO tarafından teslim alınan eşyalarla ilgili bilgileri içermektedir.

Multimodal taşıma belgelerindeki kayıtların da gönderene karşı aksi ispat edilebilir delil olduğu kabul edilir. Bu taşıma belgeleri bu tür kayıtlara dayanan iyi niyetli üçüncü kişilerin elinde kesin delil niteliğine haiz olurlar⁶⁹⁶.

Multimodal taşımada genellikle COMBICONBILL, MULTIDOC 95, FBL gibi belgeler kullanılmaktadır. Bu belgelerin ortak özelliği devredilebilir nitelikte olmalarıdır. Bu sebeple multimodal taşıma belgeleri cirosu kabil kıymetli evrak olarak kabul edilebilir. Bundan dolayı birden fazla emtia senedinin dolaşımdaki aynı eşyaları kapsaması durumu bu

⁶⁹⁰ Adıgüzel: MTO, s.323.

⁶⁹¹ Adıgüzel: MTO, s.323.

⁶⁹² Adıgüzel: MTO, s.323.

⁶⁹³ Adıgüzel: MTO, s.323; Glass: *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, s.368-369.

⁶⁹⁴ Adıgüzel: MTO, s.324.

⁶⁹⁵ Adıgüzel: MTO, s.324.

⁶⁹⁶ Kongphok: *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.54.

senetlerde devreden sahip olduğu haklarından fazlasını devredemeyeceğinden dolayı mümkün değildir⁶⁹⁷.

Multimodal taşıma belgelerinin uluslararası ticarete yayılması INCOTERMS 2010⁶⁹⁸'a yansımıştır. Bu şartlar multimodal taşıma belgelerinin devredilebilir şekilde düzenleneceğini ve uluslararası bankacılık uygulamasına göre devredilebilir multimodal taşıma belgelerinin okyanus konişmentosu ile aynı şekilde kabul edileceğini belirtir. Nitekim MTC'de devredilebilme işlevi ile birlikte multimodal taşıma belgeleri özellikleri okyanus konişmentosu ile paralel olacak şekilde tarif edilmiştir. COMBICONBILL (1995) ve MULTIDOC (1995) dahil olduğu multimodal taşıma belgeleri üzerlerinde bu belgelerin hukuki işlevini vurgulamak adına “devredilebilir” oldukları açıkça ifade edilmektedir. Yürürlüğe girmek için yeterli imza sayısını bulamasa da şu dikkat çekicidir ki MTC'yi hazırlayanlar en azından devredilebilir konişmento ile devredilebilir multimodal taşıma belgeleri arasındaki temel benzerliklerin farkındadırlar⁶⁹⁹.

Multimodal taşıma belgeleri taşıyıcıların yükleme evrakında kullandıkları liman dışı kara noktalarını teslim noktası olarak kabul edip, eşyaların taşıyıcı tarafından teslim alındığını ve onun himayesinde olduğunu teyit ettiğinden tesellüm (received for shipment) konişmentosu ile aynı kategoride değerlendirilebilir⁷⁰⁰.

⁶⁹⁷ **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.57.

⁶⁹⁸ Incoterms 2010, koşulları taşıma türüne göre sınıflandırmıştır, ancak dört esas grup her zaman geçerlidir. Multimodal taşıma dahil olmak üzere tüm taşıma türlerinde geçerli olan koşullar şunlardır: EXW (Fabrikada Teslim), FCA (Taşıyıcıya Teslim), CPT (Taşıma Ücreti Ödenmiş), CIP (Taşıma ve Sigorta Ücreti Ödenmiş), DAT (Terminalde Teslim), DAP (Belirlenen Yerde Teslim) ve DDP (Gümrük Vergisi Ödenmiş Olarak Teslim). satış sözleşmelerinde kullanılmaktadır. Incoterms ilk olarak 1936'da ve son olarak da 2010'da yayınlanmıştır, Incoterms kuralları, malların satıcılardan alıcılara teslimindeki iş maliyetlerini ve risklerini ortaya koyan, yaygın ticari koşullar için uluslararası kabul görmüş tanımlamalar ve yorumlamalar sağlar. Incoterms kuralları ayrı bir çalışma konusu gerektirecek şekilde ayrıntılı olduğundan çalışmamız kapsamında ele alınmayacaktır. Kurallar hakkında bilgi için bkz. <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010>, (E.T.: 16.11.2019).

⁶⁹⁹ **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.57-58.

⁷⁰⁰ **Kongphok:** *Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law*, s.60; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.92.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK

3.1. Genel Olarak

Multimodal taşımayı düzenleyen uluslararası bir konvansiyonun yürürlükte olmaması, uluslararası multimodal taşıma yapılırken ortaya çıkabilecek hukuki ihtilaflara hangi hukukun uygulanacağı sorusunu beraberinde getirir. Multimodal taşımalara uygulanacak hukuk kritik bir öneme sahiptir, çünkü multimodal taşımayla ilgili bir hukuki ihtilaf olduğunda sorulacak ilk şey bu ihtilafa uygulanabilecek kuralların mevcut olup olmadığı ve eğer mevcutsa hangi kuralın geçerli olduğudur⁷⁰¹.

Multimodal taşıma genellikle uluslararası nitelik taşıdığı için uygulanacak hukuk milletlerarası özel hukuka ait bir konudur⁷⁰². MÖHUK m.1 uyarınca bir hukukî olay veya ilişkinin milletlerarası özel hukukun uygulama alanına girebilmesi için, yabancı unsur taşınması gerekmektedir. Bir sözleşmenin yabancılık unsuru taşıyıp taşımadığının tespit edilebilmesi için sözleşmenin uluslararası ticaretin menfaatlerini ilgilendirmesi, ekonomik karakteri, sınır ötesi etki doğurması kıstasları kullanılmaktadır⁷⁰³. Multimodal taşıma sözleşmesi havayolu, karayolu, demiryolu, denizyolu veya iç su yolu gibi bir dizi tekil taşıma aşamasından meydana gelmektedir.⁷⁰⁴ Bu taşımalar genellikle uzun mesafeler arasında gerçekleşmektedir. Multimodal taşımayı meydana getiren taşıma safhalarının her biri genellikle uluslararası bir konvansiyon veya ulusal mevzuat tarafından kontrol edilmektedir. Multimodal taşımanın sınır ötesi olması eşyanın taşınmasına ilişkin uluslararası konvansiyonların uygulanması için bir gerekliliktir⁷⁰⁵. Kanaatimizce multimodal taşıma sözleşmesi multimodal taşımanın yapısı gereği yabancılık unsuru taşımaktadır.

Bununla birlikte, MÖHÜK m.1/2 “*Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır.*” multimodal taşıma sözleşmesi açısından önem arz etmektedir. Bu hüküm her somut olayda eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuka ilişkin kanunlar ihtilafı kuralının (MÖHÜK m.29) uygulanmasından önce, konuyla ilgili uluslararası bir antlaşmanın olup olmadığına dikkat edilmesini gerektirmektedir. Böyle bir uluslararası antlaşma varsa, bu antlaşma hükümlerinin öncelikle uygulanmasını

⁷⁰¹ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.115.

⁷⁰² **Arkan:** “*Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar*”, s.343.

⁷⁰³ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.79.

⁷⁰⁴ **Mankabady:** *International Shipping Law*, s.120; **Moreno:** *Multimodal Transport Documents*, s.3

⁷⁰⁵ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.107.

gerektirmektedir⁷⁰⁶. Anayasa m.90/5 “*usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir.*” İle MÖHUK m.1/2 hükmü dikkate alındığında Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf olduğu CMR, COTIF-CIM, LK ve MK/VK konvansiyonları Türk hukukunun bir parçası olarak ve kanunlar ihtilafı kurallarına başvurulmaksızın uluslararası nitelik arz eden multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır⁷⁰⁷. Nitekim bu durum TTK’ya da yansımıştır. TTK 902/1-d uyarınca, uygulanması gerekli uluslararası taşıma konvansiyonlarında aksine bir düzenleme bulunmadığı takdirde, TTK hükümlerinin multimodal taşıma sözleşmesine uygulanabileceği ifade edilmiştir.

Sözleşmeden doğan borç ilişkisine uygulanacak hukukun temelinde irade serbestisi ilkesi yer almaktadır. Bu sebeple multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları da bu sözleşmeye uygulanacak hukuku seçebilirler. Türk hukukunda yabancı unsur taşıyan sözleşmeden doğan borç ilişkilerinde MÖHUK m.24/1 uyarınca ilk derece bağlama kuralı olarak taraf iradelerine yer verilmiştir. MÖHUK m.29/1’de de eşya taşıma sözleşmelerinin tarafların seçtiği hukuka tabi olduğu ifade edilmiştir. Taraflar hukuk seçimini MÖHUK m.24’teki genel kural uyarınca açık ve zımni şekilde yapabilirler⁷⁰⁸. Tarafların sözleşmeye uygulanacak hukuku seçme imkânının olduğu durumlarda, MÖHUK m.2/4 uyarınca sözleşme taraflarına uygulanacak hukuku seçme imkânı verilen hallerde, aksi kararlaştırılmadığı sürece seçilen hukukun maddi hukuk hükümleri uygulanacaktır.

Multimodal taşıma sözleşmesinde MÖHUK m.29/2 uyarınca, tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde, 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

MÖHUK m.29/3’e göre halin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşme ile daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde sözleşmeye bu hukukun uygulanacağı ifade edilmiştir⁷⁰⁹.

Bununla birlikte multimodal taşımanın ülke sınırları içerisinde başlayıp, ülke sınırları içerisinde de sona ermesi muhtemeldir. Bu durumda ulusal hukukun multimodal taşıma için öngördüğü bir düzenleme varsa o uygulanacaktır. Böyle bir düzenleme yoksa ulusal hukukun taşıma hukukuna ilişkin kuralları multimodal taşımaya uygulanacaktır. Multimodal taşıma

⁷⁰⁶ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.83.

⁷⁰⁷ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.83; **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s.34.

⁷⁰⁸ **Partalci, Rümeyza:** “*Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29’un Değerlendirilmesi*”, *Public and Private International Law Bulletin*, Volume: 37, Issue: 2, s.775.

⁷⁰⁹ **Partalci:** “*Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29’un Değerlendirilmesi*”, s.775.

sözleşmesinin tarafları da emredici olan kurallar dışında multimodal taşıma sözleşmesine hüküm koyabilirler. Türk hukukunda TTK 902 ile 905.maddelerinde multimodal taşımaya ilişkin hükümlere yer verilmiştir. TTK'nın 903. maddesi; “*ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, bu kitabın birinci ve ikinci kısım hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir*” demekle, multimodal taşımada zararın meydana geldiği taşıma türünün belirlenebilmesi halinde ilgili taşıma türünü düzenleyen normun uygulanacağını belirtmektedir. Buradan hareketle eğer zarar karayolunda gerçekleşmişse, TTK m.856-893, demiryolunda gerçekleşmişse RDİN ve RDİN’de hüküm olmadığı durumlarda TTK m.856-893, havayolunda gerçekleşmişse TSHK, boşluk olduğu durumlarda TTK m.856-893, denizyolunda veya iç suyolunda gerçekleşmişse, TTK’nın beşinci kitabı olan Deniz Ticareti Hukukunun 1138 ilâ 1246. maddeleri uygulanacaktır⁷¹⁰. Zarar yerinin belirlenememesi veya bilinen zarar yerinin multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarınca ispat edilememesi durumunda, TTK m.852’de belirtildiği üzere deniz, demir, havayolu ile taşıma ve posta idaresine ilişkin özel hükümler saklı kalmak koşuluyla, bilinen zarar yerinin karayolundaki taşıma ayağına ait olması durumunda uygulanan⁷¹¹, TTK’nın 850 ilâ 893. maddeleri uygulanacaktır.

MÖHUK m.1/2 uyarınca, öncelikle uluslararası konvansiyonlara bakılacağından, MÖHÜK m.29’un konvansiyona taraf olmayan devletlerle bağlantılı olan veya konvansiyonların uygulama alanına girmeyen eşya taşımalarında uygulanabileceği söylenebilir. Bu bölümde, multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun tespitinde, öncelikle, tekil konvansiyonların uygulama alanına bakılacak, sonrasında MÖHÜK m.29 ele alınacaktır. Multimodal taşımanın ulusal nitelik arz edebileceği göz önünde bulundurularak ulusal multimodal taşımaya uygulanacak hükümler incelenecektir.

⁷¹⁰ **Baumbach/Hopt:** *Baumbach/Hopt/Merkt HGB § 452*, Knr.7,8; **Häublein, Hoffmann-Theinert:** *BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch*, Knr.21; **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn:** *EBJS/Reuschle HGB § 452a*, Knr. 5; **Adigüzel:** *MTO*, s.145.

⁷¹¹ MTO karayolu ile taşıma ayağında zararın meydana gelmesi durumunda sorumluluğun kapsamı, sorumluluktan kurtulduğu haller, sınırı ve bu sınırdan yararlanma hakkının kaybı bakımındai, TTK 850-893.maddeleri uyarınca sorumlu olacaktır. Bkz. **Adigüzel:** *MTO*, s.221.

3.2. Tekil Taşımaya İlişkin Konvansiyonların Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması

3.2.1. Genel Olarak

Eşyaların havayolu ile taşınması esas olarak 1929 VK ve bunun çeşitli değiştirilmiş uygulamalarına (Varşova/Lahey Sistemi) tabidir⁷¹². Ancak artık bu konvansiyonun yerini büyük ölçüde 1999 MK almıştır⁷¹³. Eşyaların karayolu ile taşınmasına CMR uygulanmaktadır⁷¹⁴. Eşyaların demiryolu ile taşınması, COTIF adlı bir çerçeve sözleşmeye ek olarak hazırlanan ve CIM olarak bilinen COTIF-CIM konvansiyonuna tabidir⁷¹⁵. Eşyaların iç su yolu ile taşınmasına CMNI uygulanmaktadır⁷¹⁶. Eşyaların denizyolu ile taşınması LK⁷¹⁷, LVK⁷¹⁸ veya HK'ya⁷¹⁹ tabidir⁷²⁰. Eşyaların denizyolu ile taşınmasında 2008 yılında kabul edilen RK 2009 yılında imzaya açılmış 25 devlet tarafından imzalanmasına rağmen onaylayan devlet sayısı 20'ye ulaşmadığından henüz yürürlüğe girmemiştir⁷²¹. Halihazırda dünyadaki birçok denizcilik ülkesinde LK ve LVK yürürlüktedir.⁷²² Ancak, LK ve LVK multimodal

⁷¹² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.23.

⁷¹³ Uluslararası Havayolu Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Sözleşmesi, 1999 (Montreal Sözleşmesi), 28 Mayıs 1999 tarihinde kabul edilmiş ve 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. **Sözer Bülent:** *Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi*, BATIDER, C.XXI, S.1, 141 vd.; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.76.

⁷¹⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.23; 1978 Protokolü (CMR) ile değiştirilmiş olan 1956 Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Sözleşmesi, 19 Mayıs 1956'da kabul edilmiş ve 2 Temmuz 1961'de yürürlüğe girmiştir. Bkz. **Uslu:** *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.19; **Erdem:** *Karayolu Taşıma Hukuku*, s.24; **Yıldırım, Hakan:** *Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2016, s.213.

⁷¹⁵ Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılığa Sözleşmesine ilişkin Yeknesak kuralları içeren (CIM) (COTIF-CIM), 3 Haziran 1999 tarihli Protokolünün Ek B ekinde 9 Mayıs 1980 tarihli Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Konvansiyon (COTIF). Bkz. **Arkan:** *Demiryolu*, s.6-11; **Görçün, Ömer Faruk/Görçün, Özhan:** *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı*, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 2. Baskı, İstanbul, 2010, s.174.

⁷¹⁶ Eşyaların İç su yolu ile Taşınması Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon, 2000 (CMNI), 2000 yılında kabul edilmiş ve 1 Nisan 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁷¹⁷ Taşıma belgeleri Kanunundaki Bazı Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (Lahey Kuralları), 25 Ağustos 1924'te Brüksel'de imzalanmış ve 2 Haziran 1931'de yürürlüğe girmiştir. **Ateş, Ebru:** *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukukuna Etkisi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s.6-7; **Kender Rayegan:** *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s.7.

⁷¹⁸ Taşıma belgeleri Kanunundaki Bazı Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeyi Değiştirme Protokolü (Lahey-Visby Kuralları) 23 Şubat 1968'de Brüksel'de kabul edilmiş ve 23 Haziran 1977'de yürürlüğe girmiştir. **Özçelik Bayraktaroğlu, Gülüm:** *Konişmentodan Doğan Kanunlar İhtilafı Kuralları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara, 2007, s.80-81.

⁷¹⁹ Birleşmiş Milletler Denizyolu Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları) 31 Mart 1978'de Hamburg'da imzalanmış ve 1 Kasım 1992'de yürürlüğe girmiştir.

⁷²⁰ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.22.

⁷²¹ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.11; **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.114; **Schelin, Johan:** *Talks on the Rotterdam Rules*, Poseidon Förlag AB, 2014, s.123.

⁷²² İngiltere, Lahey-Visby Kurallarını kabul etmiştir. Kurallar, 1971 tarihli Deniz Kanunu ile Eşyaların Taşınmasına bir program olarak eklenmiştir ve İngiltere'de 23 Haziran 1977'de yürürlüğe girmiştir. Halen 70'ten fazla ülke, Lahey Kurallarına ve 30 Devlet Lahey-Visby Kurallarına taraftır. Bkz.

taşımaya uygulanmasına yönelik kurallar ihtiva etmemektedir. HK ve RK ise uygulama kapsamını diğer taşıma türlerine genişletmiştir.

Türkiye'nin taraf olduğu, eşyanın tekil taşınmasına ilişkin konvansiyonların multimodal taşıma sözleşmesine uygulanıp uygulanamayacağı, uygulanacaksa nasıl uygulanacağının açıklığa kavuşturulması önemlidir⁷²³. Kanaatimizce, multimodal taşımanın karayolu, havayolu, demiryolu ya da denizyolu ayağı üzerinde eşyaya ilişkin bir zarar ortaya çıktığında tekil konvansiyonların uygulama alanı multimodal taşımanın bir ayağını kapsamına alabiliyorsa, tekil konvansiyonlar multimodal taşımanın ilgili taşıma ayağına uygulanabilecektir⁷²⁴. Tekil konvansiyonların multimodal taşıma sözleşmesine uygulanabileceği TTK m.902'nin gerekçesinde de belirtilmiştir⁷²⁵.

<http://www.comitemaritime.org/Status-of-Ratification-of-Maritime-Conventions/0,2769,16932,00.1=1>, (E.T.: 04.05.2019).

⁷²³ **Moreno:** *Multimodal Transport Documents*, s.22

⁷²⁴ **Hoeks,** *Multimodal Transport Law* s. 122.

⁷²⁵ TTK m. 902 Gerekçesi – 25/06/1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alm. TK.'nın 452'nci paragrafından alınmıştır. Milletlerarası taşıma hukukunun tartışmalı ve zor konularının başında, eşyanın değişik tür araçlarla taşınması halinde hangi sorumluluk rejiminin uygulanacağı meselesi gelmektedir. Eşya taşımalarında kullanılan araçlardan karayolu, demiryolu, denizyolu, içsu yolu ve havayolu araçları ile yapılan taşımalar için çok sayıda milletlerarası sözleşme bulunmaktadır. Türkiye karayolu ile eşya taşımalarına ilişkin CMR, demiryoluna ilişkin COTIF, CIV ve CIM, denizyoluna ilişkin 1924 Brüksel Sözleşmesi ve havayoluna ilişkin Varşova/Montreal Sözleşmelerine taraf olmuştur. Ayrıca, bu sözleşmelerin düzenledikleri alanlara ilişkin olarak 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda ve çeşitli başka kanunlarda hükümler bulunmaktadır. Çağdaş taşıma uygulamasında, özellikle konteynerli taşımaların büyük gelişme göstermesi sebebiyle, her bir taşıma kısmı için ayrı sözleşmelerin yapılmasının yerine, tek bir taşıyıcı ile taşıma parkurunun tümü için bir sözleşme yapılması baskın hale gelmiştir. Örneğin Almanya'nın Düsseldorf şehrinde üretilen bir eşyanın Manisa'ya taşınmasında şöyle bir süreç izlenmektedir: eşya Düsseldorf'taki fabrikada bir konteynere yerleştirilip demiryoluyla Hollanda'nın Rotterdam limanına ulaştırılmakta, oradan gemiyle İzmir'e taşınmakta, İzmir limanından da karayoluyla Manisa'daki nihai teslim yerine götürülmektedir. Konteyner yol boyunca hiç açılmadığından, bir zararın meydana gelip gelmediği ancak nihai teslim yeri olan Manisa'da konteyner açıldığında anlaşılabilmektedir. Zararın hangi taşıma kısmında meydana geldiği belli değilse, taşıyıcının sorumluluğunun hangi kurallara göre tayin edileceği önemli bir sorundur. Tek tek ele alındığında, Düsseldorf-Rotterdam demiryolu taşımasına Türkiye'nin de tarafı olduğu CIM Sözleşmesi, Rotterdam-İzmir denizyolu taşımasına yer göre 1924/1968 Brüksel/Visby Sözleşmesi veya ulusal hukuk, İzmir-Manisa karayolu taşımasına da yine ulusal hukuk tatbik edilecektir. Uygulanması gündeme gelen bu kuralların tümünde, sorumluluk sınırları, ispat külfetleri, yardımcı kişiler için sorumluluk, sorumsuzluk halleri, ihbar ve zamanaşımı süreleri farklı düzenlenmiştir. Dolayısıyla taşıyıcının hangi kurallara göre sorumlu tutulacağı büyük önem taşımaktadır. Bu sorunları aşmak üzere Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanmış olan 24/05/1980 tarihli Milletlerarası Sözleşme bugüne kadar yürürlüğe girmemiştir. Çeşitli ülkelerin hukukunda farklı çözümlerin kabul edildiği görülmüştür. Tasarıda, taşıma sözleşmesine ilişkin genel kuralları esas alan Alman hukukunun yeni çözümü benimsenmiştir. Bu sisteme göre, Tasarının 902 ila 905 inci hükümlerinin uygulanabilmesi için taşıyıcının, eşyayı tek bir taşıma sözleşmesi tahtında en az iki değişik taşıma aracıyla taşımayı yükümlenmiş olması gerekmektedir. Böyle bir sözleşme dahi, kural olarak, Dördüncü Kitabın birinci ve ikinci kısmında düzenlenen hükümlere tabi tutulmuştur, çünkü değişik tür araçlarla taşıma işinin taahhüt edilmesi, Tasarının 850'nci maddesinde tarif edilen taşıma sözleşmesinin bir özel hali olarak ele alınmıştır. Ancak, bu genel atıf uyarınca 850 ila 893'üncü hükümlerin uygulanmasından önce 903 ila 904 üncü maddelerin özel hükümleri ve somut uyumsuzlukta uygulanması gereken milletlerarası sözleşmelerin hükümleri (örneğin CMR'nin 2'nci maddesi, CIM'in 28 inci ve 48 inci maddeleri, Varşova/Lahey Sözleşmesinin 18 inci maddesinin üçüncü fıkrası ve 31 inci maddesi) önceliği haiz olacaktır.

Uluslararası tekil taşımayı ilişkin konvansiyonların bazıları multimodal taşımaya ilişkin hüküm ihtiva etmeyken bazılarında bu yönde bir düzenleme yoktur⁷²⁶. Ayrıca, tekil konvansiyonların bir kısmı, uygulama kapsamını belli bir dereceye kadar multimodal taşımaya genişletmektedir. Bu nedenle, bazı konvansiyonlar sadece bir multimodal taşımanın taşıma ayağına değil, belirli durumlarda multimodal taşımanın tamamına uygulanabilir⁷²⁷. Bu nedenle, burada ortaya çıkabilecek sorulardan biri, tekil taşıma için geçerli olan uluslararası konvansiyonların multimodal taşımanın tamamı için de geçerli olup olmayacağıdır. Kanaatimizce bu durumun tekil taşımayla ilgili konvansiyonların multimodal taşımaya yönelik olarak düzenlenmemesi nedeniyle mümkün değildir⁷²⁸.

3.2.2. Milletlerarası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Kurallar

3.2.2.1. Uygulanma Alanı

Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar olarak ifade edebileceğimiz COTIF Almanya, Avusturya- Macaristan, Belçika, Fransa, Hollanda, İsviçre, İtalya, Lüksemburg ve Rusya tarafından 14 Ekim 1890'da Bern'de imzalanmış, 1 Ocak 1893'te yürürlüğe girmiştir⁷²⁹. Türkiye de 24.07.1923 tarihinde imzaladığı Lozan Barış Anlaşmasının 105. maddesiyle demiryolu taşımacılığına ilişkin konvansiyonları onaylamayı taahhüt etmiş ve bu taahhüdünü 31.05.1930 tarih ve 1673 sayılı Kanunu kabul ederek yerine getirmiştir⁷³⁰.

Demiryolu ile taşımayı modern hale getirmek ve COTIF'i taşımanın değişen şartlarına uyarlamak amacıyla 30 Nisan – 9 Mayıs 1980 tarihinde konferans yapılmıştır. Bu konferans neticesinde COTIF'in değişen koşullara uyarlanmış hali 09.05.1980 tarihinde kabul edilmiştir⁷³¹. COTIF iki ana bölümden oluşmaktadır; bölümlerden biri Uluslararası Demiryolları Taşımacılığı Hükümetlerarası Organizasyonu (OTIF) olarak adlandırılmakta, hükümetlerarası kuruluşun organizasyonu ve yetkileri, sözleşmenin yorumlanması ve uygulanmasına ilişkin kuralları, anlaşmazlıkların dostane çözümü vb. hususları

⁷²⁶ **Hoeks, Marian:** “Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door to door under the UNCITRAL Draft instrument”, Commercial and Entrepreneurial Law, Ağustos, 2008, s.259.

file:///C:/Users/admin/AppData/Local/Temp/Multimodal%20carriage%20with%20a%20pinch%20of%20sea%20salt.pdf (E.T.: 22.05.2019).

⁷²⁷ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.24.

⁷²⁸ Aynı yönde bkz. **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.55; **Hoeks,** *Multimodal Transport Law* s.8; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.254.

⁷²⁹ **Hoeks,** *Multimodal Transport Law* s.261; **Spanjaart:** *Multimodal Transport Law*, s.10; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.51; **Arkan:** *Demiryolu*, s.6; **Arkan:** “*Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri – TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme*”, s.398.

⁷³⁰ **Arkan:** *Demiryolu*, s.7.

⁷³¹ **Arkan:** *Demiryolu*, s. 6.

düzenlemektedir⁷³². Diğer bölüm ise demiryolu ile yolcu ve bagaj taşınması ve eşya taşınmasına ilişkin hükümleri ihtiva etmektedir. ‘*Demiryolu ile Yolcu ve Bagaj Taşımlarına İlişkin Anlaşma (CIV)*’ başlıklı A Eki ve ‘*Demiryolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Anlaşma (CIM)*’ başlıklı B Eki bu bölümde yer almaktadır. Türkiye Cumhuriyeti, 09.05.1980 tarihli COTIF’e 21.03.1985 tarih ve 3172 numaralı (no) ‘*Uluslararası Demiryolu Taşımlarına İlişkin Sözleşmenin (COTIF) Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*’ ile uygun bularak taraf olmuştur⁷³³.

COTIF'in son hali 3 Haziran 1999'da imzalanan ve 1 Temmuz 2006'da yürürlüğe giren Vilnius Protokolüdür. Protokol adını, OTIF Beşinci Genel Kurulunun yapıldığı ve COTIF'in ve tüm eklerinin detaylı bir revizyonunun yapıldığı Litvanya'nın Vilnius şehrinde almıştır⁷³⁴. Bu protokolün en önemli yeniliği demiryolu işletmesi kavramı yerine taşıyıcı kavramını getirmesidir. Bu sayede ücret karşılığı demiryolu ile eşya taşımayı taahhüt eden her kişiye COTIF hükümleri uygulanabilecektir⁷³⁵. 06.10.2005 tarihli ve 5408 sayılı ‘*9 Mayıs 1980 Tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımlarına İlişkin Sözleşmeye (COTIF) Değişiklik Getiren 03.06.1999 Tarihli Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*’ ile Vilnius Protokolünün onaylanması Türkiye tarafından uygun bulunmuş ve 24.11.2005 tarihinde Bakanlar Kurulu’na onaylanmıştır⁷³⁶.

CIM'in uygulama kapsamı, CIM m.1/1 ile şu şekilde belirlenmiştir: ‘*Bu yeknesak kurallar, işyerine ve milliyete bakılmaksızın, eşyaların teslim alınması ve teslimatı için belirlenen yerlerin, iki farklı üye ülkede yer alması durumunda, bedel karşılığı demiryolu taşımacılığının yapıldığı her eşya taşıma sözleşmesini kapsamaktadır.*’

CIM m 1/2, yalnızca eşyaların alındığı yerin bulunduğu ülkenin veya yalnızca teslimat yerinin bulunduğu ülkenin, üye ülke olması halinde bile, demiryolu taşıma sözleşmesine taraf olanların CIM'e tabi olduğunu kabul etmeleri halinde, sözleşmeye bu kuralların uygulanmasını sağlamaktadır⁷³⁷.

⁷³² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.29-30; Konferansta, kabul edilen en önemli yenilik ise, kuşkusuz Konvansiyonun kabul edildiği 1890 tarihinden beri ilk kez taraf devletlerin tüzel kişiliğe sahip ve devamlı faaliyet gösteren bir örgüt içinde birleşmelerinin sağlanmış olmasıdır. Bkz. **Arkan:** ‘*Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımlarından Doğan Sorumluluğu*’, s.49-50.

⁷³³ **Arkan:** *Demiryolu*, s.10; **Kum:** *Taşıyıcının Tehlikeli Madde Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu*, s.6, 10 nolu dp.

⁷³⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.29.

⁷³⁵ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.102.

⁷³⁶ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.102; **Kum:** *Taşıyıcının Tehlikeli Madde Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu*, s.12-13.

⁷³⁷ **Koller in Prölss/Martin:** *Knr.9; Colebunders:* *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.50; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.30.

CIM, sadece eşyanın demiryoluyla taşınması sözleşmelerine uygulanır. Taşıma işleri komisyonculuğu, charter vb. sözleşmelere uygulanmaz⁷³⁸ CIM tarafından aksi belirtilmedikçe, doğrudan veya dolaylı olarak CIM'in hükümlerine aykırı herhangi bir hüküm geçersiz olacaktır⁷³⁹. Böyle bir şartın geçersiz kılınması, taşıma sözleşmesinin diğer hükümlerinin geçersiz kılınmasını gerektirmez. Bununla birlikte, bir taşıyıcı, CIM'de öngörülenden daha fazla sorumluluk ve yükümlülük üstlenebilir.

COTIF / CIM, CMR'den belirli bir taşıma aracının varlığını zorunlu kılmaması nedeniyle farklılık göstermektedir. CMR'de taşımanın bir araçla gerçekleştirilmesi gerekirken, COTIF / CIM yalnızca demiryolu ile taşımayı gerektirir. CMR konvansiyonundan farklı olarak, COTIF / CIM, eşyaların teslim alındığı yer ve teslim yerinin her ikisi de imzacı devlet olan iki farklı ülkede olmasını şart koşturmaktadır. CMR'de, yalnızca bir devletin imzalayan taraf olması yeterlidir.

3.2.2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması

CIM, multimodal taşıma ile ilgili özel bir hüküm içermez⁷⁴⁰ Bununla birlikte, CIM'de sorumluluk rejiminin kapsamına bakıldığında, bunun sadece demiryolu ile taşıma ile sınırlı olmadığı görülmektedir. CIM m.1/3, *“tek bir sözleşmenin konusu olan uluslararası bir taşımacılığın, demiryolu ile taşımacılığa ek olarak, Üye bir ülkenin iç trafiğinde karayolu veya iç su yolu taşımacılığını içerdiğinde, bu Yeknesak Kurallarının uygulanmasını sağlar.”* CIM m.1/4 uyarınca *“tek bir sözleşmenin konusu olan uluslararası bir taşımacılığın, demiryolu ile taşımacılığa ek olarak, denizyolu taşımacılığını veya iç su yolu ile sınır ötesi taşımacılığı içermesi durumunda, denizyolu veya iç su yolu taşımacılığının, Sözleşme'nin 24.1. maddesinde belirtilen, hizmetler listesine dâhil edilmiş hizmetler ile gerçekleştirilmesi halinde, bu yeknesak Kurallar geçerlidir.”*⁷⁴¹ CIM m.1/3 ve m.1/4 uyarınca CIM temel taşımanın demiryolu ile taşıma olduğu durumlarda tüm multimodal taşıma sözleşmesi için geçerli olacaktır⁷⁴². Bu durumu açıklayacak olursak, CIM'in uygulanabilmesi tek bir taşıma

⁷³⁸ Coşkun: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.103.

⁷³⁹ Colebunders: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.55.

⁷⁴⁰ Colebunders: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.54.

⁷⁴¹ COTIF / CIM'in 1. Maddesine göre, tüm demiryolu ile eşya taşıma sözleşmeleri için geçerlidir. Aynı zamanda, bu taşıma düzenli olarak gerçekleşiyorsa ve belirli bir listede yer alan bir hat üzerinde demiryolu taşımacılığını tamamlayıcı nitelikte ise, diğer taşıma türleri ile eşyaların taşınması için de geçerlidir. Bkz. Marin: *“The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of Goods During Multimodal Transport”*, s.6

⁷⁴² Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.30, CIM – COTIF'in uygulama alanının tespit edildiği 1/3. maddesinde; *“tek bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden uluslararası bir taşımanın, sınır ötesi demiryolu taşımasına ilave olarak, bir üye devletin dahili trafiğinde denizyolu veya karayolu ile taşımayı içermesi halinde”* CIM-COTIF'in, uygulanabileceği belirtilirken, 4. fıkrası; *“denizyolu taşımasının veya içsu yolu taşımasının, ancak CIM-COTIF'in 24/1. maddesinin atıfta bulunduğu hatlarda gerçekleştirilmesi durumunda”* CIM-COTIF'in uygulanabileceğini belirterek sözleşmenin denizyolu

sözleşmesi kapsamındaki uluslararası taşımanın uluslararası demiryolu taşımasına ek olarak, bir üye devletin dâhili trafiğinde denizyolu veya karayolu ile taşımayı içermesi gerekmektedir⁷⁴³. Hem demiryolu ile taşıma hem de diğer taşıma araçlarıyla tamamlayıcı taşıma, tek bir taşıma sözleşmesine dayandığında CIM, bir üye devletin iç trafiğinde karayolu veya içsuyolu ile taşıma için eşit olarak uygulanacaktır⁷⁴⁴.

CIM, multimodal taşımaya ilişkin bir hüküm ihtiva etmediğinden, taşıma sözleşmesinin demiryolu ayağına mı yoksa tüm taşıma sözleşmesine mi CIM'in uygulanacağı hususu gündeme gelmektedir. Daha önce belirttiğimiz üzere CIM taşıyıcının eşyaları devraldığı yer ve teslim ettiği yer farklı devletlerde yer almak kaydıyla eşyaların demiryolu ile taşınmasına ilişkin tüm taşıma sözleşmelerine uygulanır. Her bir sözleşmeci devlet karayolu ve denizyolu hizmetlerini listeye dahil ederek CIM'i multimodal taşıma türünü düzenleyen konvansiyon yapabilir⁷⁴⁵. Çünkü CIM diğer taşıma türleri sanki demiryolu ile taşımayımış gibi diğer türleri de düzenleyecektir. COTIF / CIM'in multimodal taşıma sözleşmesinde uygulanabilirliği CMR'ye oldukça benzerdir. COTIF / CIM'in multimodal taşımada uygulanabilirliği henüz doktrinde ele alınmamış olsa da, CMR konvansiyonuna olan benzerliği nedeniyle multimodal taşımada CMR ile aynı yaklaşımı izleyeceği söylenebilir. Bu sebeple CIM'in de CMR'de olduğu gibi multimodal taşıma sözleşmesinin sadece demiryolu ayağına uygulanacağı söylenebilir.

3.2.3. Havayoluyla Milletlerarası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu

3.2.3.1. Uygulanma Alanı

Eşyaların havayoluyla taşınması uzun yıllardır uluslararası yeknesak kanunla düzenlenmiştir. Havayolu taşımasını düzenleyen ilk uluslararası konvansiyon 1929'da

taşımasına da uygulanabilmesi için ek bir şart düzenlemiştir. COTIF-CIM Madde 1/ 3- 4, demiryolu hukukunun multimodal taşıma operasyonlarına uygulanmasını belirli - dar bir kapsamda gerektiren hükümler içermektedir. Madde 1/3'e göre, tek tip bir sözleşme söz konusu olduğunda, CIM ayrıca, eğer bu taşıma gerçekleştiriliyorsa, karayolu veya iç su yolu ile uluslararası bir taşımayı takiben tamamen ulusal bir taşımaya "ek olarak" uygulanacaktır. Bkz. **Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber HGB § 452**, Knr. 60; **Sopacı: Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler**, s.153.

⁷⁴³ “Ancak, dava konusu taşıma vagon taşıması olup, vagonlar gemi ile Ukrayna'ya kadar taşındıktan sonra trene aktarılıp varma yeri olan Kazakistan'a tren ile taşınacağı için burada asıl taşıma demiryolu taşımasıdır. Deniz yoluyla yapılan taşıma, vagon taşımasının yalnızca bir ayağını teşkil etmektedir. Bu itibarla, davanın esasının ticaret mahkemesinde görülüp, sonuca göre karar verilmesi gerekirken... (Y.11 HD. 28.06.2012-E.4915/ K.11433)” bkz. **Eriş: Taşıma Hukuku**, s.227.

⁷⁴⁴ **Colebunders: Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime**, s.54-55.

⁷⁴⁵ **Colebunders: Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime**, s.55; **Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws**, s.41-42.

imzalanan Şubat 1933 tarihinde yürürlüğe giren VK'dır⁷⁴⁶. VK 01.03.1977 tarih ve 2073 sayılı Kanunla Türkiye Cumhuriyeti tarafından uygun bulunarak, yürürlüğe koyulmuştur⁷⁴⁷.

VK çok sayıda devletin taraf olduğu bir konvansiyon olarak hem yolcu hem de eşya taşımalarını düzenlemektedir. Yolcu taşımalarında kaza mağdurlarına ödenecek tazminatlar için öngördüğü düşük sınırlar sebebiyle havayolu işletmecilerinin menfaatlerini daha üstün tuttuğu düşünülmüş bu sebeple eleştirilere maruz kalmıştır⁷⁴⁸.

VK yürürlüğe girmesinden bu yana birçok kez değişikliğe uğramış, 28.09.1955 tarihli Lahey Protokolü⁷⁴⁹, 08.03.1961 tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi, 1966 tarihli Montreal Intercarrier Agreement⁷⁵⁰, 08.03.1971 tarihli Guatemala City Protokolü⁷⁵¹ ve 25.09.1975 tarihli Montreal Ek Protokolleri⁷⁵² ve 1995 Kuala Lumpur IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability ile güncellenmiştir. VK'nın değiştirilmiş uygulamalarıyla güncellenmiş haline Varşova / Lahey Sistemi denir⁷⁵³. Bu protokoller etkinlik oluşturacak ölçüde taraf

⁷⁴⁶ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.31; **Özdemir:** *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*, s.4; Havayolu ile Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Sözleşmesi, 1929 (Varşova Sözleşmesi), 12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanmış ve 13 Şubat 1933'te yürürlüğe girmiştir. Bkz. **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.21; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.57; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.5; **Clarke, Malcolm:** *Contracts of Carriage by Air*, Informa Law From Routledge, London- Hong Kong, 2002, s.13

⁷⁴⁷ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.5.

⁷⁴⁸ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.96.

⁷⁴⁹ VK'da ilk değişiklikler ile asıl metne eklenen bazı ilave kısımlar 28 Eylül 1955 tarihinde Lahey'de imzalanmış ve bu şekilde tadil edilen metni onaylayan ülkeler arasında 1 Ağustos 1963 tarihinden sonra yürürlüğe girmiştir. Böylelikle ilk değişiklikler, "12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Tadil Eden Protokol" aracılığıyla gerçekleştirilmiş bulunmaktadır. Bkz. **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.60; **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.13.

⁷⁵⁰ VK ve Varşova/Lahey Metnine göre belirlenmiş sorumluluk hadlerinin yetersiz olduğunu, ileri süren ABD, 15 Kasım 1965 tarihinde Polonya'ya bir nota vererek VK'yı feshettiğini bildirmiştir. ABD'yi bu fesih kararından döndürmek, ABD'nin VK ile kurulan sistemden çıkışı nedeniyle ortaya çıkabilecek sorunları önlemek ve bir uzlaşma zemini yaratmak maksadıyla 13 Mayıs 1966 tarihinde Montreal'de ICAO tarafından konferans düzenlenmiştir. Bu konferansta ABD ikna edilmeye çalışılmış ve fesih kararını geri alması sağlanmıştır. Bkz. **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.61-62.

⁷⁵¹ Varşova/ Lahey Metni'ndeki sorumluluk rejiminin ve sorumluluğu sınırlayan düzenlemelerin yetersiz kaldığı ve bu hükümlerin yeniden gözden geçirilmesi düşüncesi, 9 Şubat 1971'de Guatemala City'de yapılan 6 ncı Uluslararası Hava Hukuku Konferansı özelinde ele alınarak, 8 Mart 1971 tarihinde "28 Eylül 1955'te Lahey'de Yapılan Protokol ile Muaddel 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da İmzalanmış Bulunan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmenin Değiştirilmesine İlişkin Protokol" imza edilmiştir. Buna karşın, onay belgesi tevdi eden imzacı devlet sayısının Protokolde gösterilen sınıra ulaşmaması nedeniyle 1971 Guatemala City Protokolü yürürlüğe girmemiştir. Bkz. **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.64; **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.13.

⁷⁵² ICAO Hukuk Komitesi ile bu Komitenin kurmuş olduğu alt komitenin çalışmaları ve bilhassa Hukuk Komitesinin 3 ila 22 Ekim 1974 tarihleri arasında Montreal'de düzenlemiş olduğu 21 inci toplantısında yapılan müzakereler neticesinde, Varşova/ Lahey Metni'nde yeniden değişiklikler yapılması amacıyla 3 ila 25 Eylül 1975 tarihleri arasında Montreal'de uluslararası bir hava hukuku konferansı toplanmıştır. Bu Konferans özelinde alınan kararlarla dört farklı Protokol kabul edilmiştir. Bu Protokoller arasında: 1 Numaralı Montreal Ek Protokolü aracılığıyla 1929 VK, 2 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 4 Numaralı Protokol aracılığıyla 1955 Lahey Protokolü ile değişik olan VK, 3 Numaralı Montreal Ek Protokolü aracılığıyla 1971 Guatemala City Protokolü ile değişik olan Varşova/Lahey Metni'nde tadilat yapılmıştır. Bkz. **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.64-65; **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.13.

⁷⁵³ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.57-58.

sayısına ulaşamadıklarından, VK kadar başarılı olamamışlardır. Bu durumda Varşova/Lahey sisteminde ayrışmalara sebep olmuştur. 1990'ların başlarında Varşova/Lahey sistemiyle ilgili memnuniyetsizlik yolcu sorumluluk sınırlarını kaldırmak ve Varşova sistemi limitlerinden daha yüksek sınırlar koymak adına bazı ülkelerin ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Derneğinin (IATA) bu konuda çalışmalar yapmasına yol açmıştır. IATA Anlaşması ve benzer nitelikteki sözleşmeler uluslararası hukuk bakımından konvansiyon niteliğinde olmadığından VK gibi konvansiyonlara değişiklik getirememiştir.

Profesör Milde “*Varşova/Lahey Sistemi miadını doldurmuştur ve modern ihtiyaçlara cevap vermemektedir. Çünkü formaliteye dayanan ve hantal taşıma belgeleri istemektedir ve bu elektronik sürecin daha geniş bir kullanımını masraflı bir şekilde engellemektedir. Varşova/Lahey Sistemi Avrupa Hukuku ile Anglo-sakson hukuku terimleri arasındaki uzlaşmayı sağlayamamaktadır. Bazı terimler yorumlamada ve uygulamada önemli ölçüde zorluklara yol açmıştır. Ve bu, farklı ülkelerde farklı içtihatlarla sonuçlanmıştır.*” ifadeleriyle yeni bir konvansiyona olan ihtiyacı vurgulamıştır⁷⁵⁴.

VK'nın yerini, VK'yı ve VK ilgili değişiklikleri tek bir çatı altında toplamak ve pekiştirmek amacıyla ihdas edilen MK alınıp⁷⁵⁵, havayolu taşımacılığı ile ilgili önceki konvansiyonlar MK'da düzenlenmiş değiştirilmiş ve güncellenmiştir⁷⁵⁶. MK, VK'nın günümüz koşullarına uyumlu hale getirilmesi için 10-28 Mayıs 1999 tarihlerinde Montreal'de yapılan Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan devletler tarafından imzaya açılmış ve Konvansiyon Türkiye Cumhuriyeti tarafından 28.05.1999 tarihinde imzalanmıştır. MK, yürürlüğe girebilmesi için gereken 30. onay belgesinin⁷⁵⁷ de temin edilmesini müteakip 04.03.2003'te yürürlüğe girmiş olup, Türkiye Cumhuriyeti tarafından 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı “*Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*” ile uygun bulunmuştur⁷⁵⁸.

⁷⁵⁴ **Downie:** Freight Forwarders' Liability During International Multimodal Transportation, s.40-41.

⁷⁵⁵ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.32.

⁷⁵⁶ Ancak temel felsefe, yapı ve özellikler söz konusu olduğunda VK ve MK'nın oldukça benzer olduğu görülmektedir. Bkz. **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.32; **Jeon:** Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability, s.25; **Clarke:** Contracts of Carriage by Air, s.13.

⁷⁵⁷ Şimdiye kadar VK'nın toplam üye sayısının yarısından biraz fazlası MK'yı onaylamıştır. Varşova Konvansiyonu 152 ülke tarafından imzalanmıştır. 1955 tarihli Lahey Protokolü'nde 137 taraf ülke bulunmaktadır. Montreal Konvansiyonu halihazırda Avrupa Birliği dahil olmak üzere 87 akit devlette yürürlüktedir. Bkz. **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.32-33.

⁷⁵⁸ **Coşkun:** Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, s.98; **Kum:** Taşıyıcının Tehlikeli Madde Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu, s.7, 11nolu dp.

MK'nın 55. maddesi, konvansiyon hükümlerinin taraf olan devletler tarafından havayoluyla ile yapılan uluslararası taşıma için geçerli olan önceki tüm düzenlemeler üzerinde geçerli olmasını öngörmektedir⁷⁵⁹. MK'ya taraf olmayan devletler bakımından ise VK yürürlüğüne devam etmektedir⁷⁶⁰. MK'nın yürürlüğe girmesinden sonra MK'ye taraf olan ülkeler ve onay veren ülkeler arasında farklılıklar ortaya çıkmıştır. Günümüzde beş ayrı VK uygulama alanı bulunmaktadır. Bunlar 1929 tarihli VK ve bu konvansiyonu değiştiren Varşova / Lahey Metni, 1975 tarihinde 1 Numaralı Ek Protokol ile tadilen 1929 tarihli VK, 1975 tarihinde 2 Numaralı Ek Protokol ile tadilen 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli VK, 1975 tarihinde 4 Numaralı Protokol ile tadil edilen 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli VK olarak sayılabilir⁷⁶¹. Türkiye, Varşova / Lahey Metni'ni ve 1975 tarihli 4 Numaralı Protokolü onaylamış bulunmaktadır⁷⁶².

Varşova/Lahey Metni veya MK'nın uygulanabilmesi adına bir taşıma sözleşmesinin varlığı elzemdir⁷⁶³. Çarter sözleşmelerinde ise taşıma taahhüdü varsa Varşova/Lahey Metni ve MK uygulama imkânı bulunacaktır.

Varşova/Lahey Metni ve MK m.1'de “*Bu konvansiyon hava aracı ile ücret karşılığında yapılan tüm uluslararası kişi, bagaj veya eşya taşımacılığı için geçerlidir*” hükmü uyarınca Varşova / Lahey Metni ve MK'nın uygulanabilmesi için taşımanın bir hava aracı ile yapılması gerekmektedir⁷⁶⁴. Burada hava aracı TSHK m.3/b'de ifade edilen “*havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü araç*” şeklinde

⁷⁵⁹ MK, yalnızca ilgili devletlerden biri tarafısa geçerli değildir. Her iki ülke de MK'ya tarafısa, bu konvansiyon uygulanacaktır. Bkz. **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.33; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.25.

⁷⁶⁰ **Coşkun**: *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.98; Bir devlet 1955 Lahey Protokolü'nü onaylamış ve diğeri sadece orijinal VK'yı onaylamışsa VK geçerlidir. Bkz. **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.33.

⁷⁶¹ **Ömeroğlu, Abdullah**: *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2021, s.66, 342 nolu dp.

⁷⁶² “1999 Montreal Sözleşmesi (5866 sayılı Yasayla) onanmış ve 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu tarihten önce Varşova / Lahey Konvansiyonu ve 4 sayılı Montreal Protokolü hükümleri ve 26.03.2011 tarihinden sonra da Montreal sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır. (Y.11. HD. 15.12.2014- E.12584/ K. 19721)” bkz.

Eriş: *Taşıma Hukuku*, s.175; “ 1975 tarihli Montreal Protokolleri ile değişik Varşova/ Lahey Konvansiyonu hükümlerinin son derece karmaşık olması sonucu Avrupa Birliği ülkeleri arasında sivil havacılık alanında yeknesak bir sorumluluk rejiminin benimsenebilmesi için çalışmalara başlanmış ve Montreal'de toplanan elliiki ülke tarafından 28.05.1999 tarihinde “Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu)” imzalanmıştır. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu, Varşova / Lahey Konvansiyonu'nu tadil eden bir metin olmayıp, uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen müstakil bir uluslararası sözleşmedir. 04.11.2003 tarihinde yürürlüğe giren 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na yüzbir ülke taraf olup, Türkiye'de anılan metni onaylayarak 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe girmesini sağlamıştır. Bu durumda taşımanın gerçekleştiği (24.05.2006) tarih itibariyle, olaya uygulanması gereken 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değiştirilen 1929 tarihli Varşova Konvansiyon hükümlerinin uygulanması gerekir. (Y.11. HD. 05.11.2013- E. 13562 / K.19715)” bkz. **Eriş**: *Taşıma Hukuku*, s.202.

⁷⁶³ **Kırman**: *Hava Yolu ile Yapılan Yük ve Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.21; **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.79; **Ülgen**: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.15.

⁷⁶⁴ **Kırman**: *Hava Yolu ile Yapılan Yük ve Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.54.

anlaşılmalıdır⁷⁶⁵. VK'nın türkçeye çevirisinde hava aracı yerine uçak ifadesinin yer alması sadece uçakla yapılan taşımaların hava taşıması olarak değerlendirilmesi kanaatine⁷⁶⁶ yol açsa da MK'nın tercümesinde bu durum düzeltilmiş ve hava aracı ibaresi korunmuştur. Hava aracının taşıyıcıya ait olması gerekmediği gibi taşıyıcı tarafından işletilmesi de zorunlu değildir⁷⁶⁷.

MK, ücret karşılığında havayolu ile yapılan tüm uluslararası kişi, bagaj veya eşya taşımacılığına uygulanabilecektir⁷⁶⁸. MK ve Varşova/Lahey Metni'nin uygulanabilmesi için taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesi uluslararası nitelik taşımalıdır⁷⁶⁹. Uluslararası taşıma kalkış yeri ve varış yerinin iki taraf ülkede bulunduğu veya kalkış yeri ve varış yerinin tek bir taraf ülkenin sınırları içinde bulunduğu ancak başka bir ülkenin toprakları içerisinde mutabık kalınan bir durma noktasının bulunduğu, bir taşıma olarak tanımlanmaktadır⁷⁷⁰.

MK ücretsiz taşımalara uygulanamayacak, ancak taşımanın ticari amaçla faaliyet gösteren havayolu taşıma işletmesi tarafından gerçekleştirilir ise uygulanabilir hale gelecektir⁷⁷¹. Kanaatimizce bu husus havayolu işletmelerinin kendi çalışanlarına veya diğer işletmelerde çalışanlara ücretsiz bilet verme teamülü üzerine ortaya çıkmış olduğundan, eşya taşımaları bu kapsamda değerlendirilmemeli, multimodal taşımalar ücret karşılığında yapılır ise bu konvansiyonun hükümlerine tabi olmalıdır. Kaldı ki ücret unsurundan yoksun bir eşya taşıma sözleşmesinden bahsetmek mümkün değildir.

Posta taşımaları da CMR'de olduğu gibi MK'nın kapsamı dışındadır⁷⁷².

Varşova / Lahey Metni ve MK uyarınca eşya ticari niteliğe haiz olsun ya da olmasın taşınma imkanı olan bütün canlı veya cansız bütün maddi varlıklar olarak ifade edilebilir⁷⁷³.

VK ve MK uyarınca taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarma veya sözleşmelerin öngördüğünden daha düşük bir sınır öngörme eğiliminde olan herhangi bir sözleşme hükmü

⁷⁶⁵ **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Yük ve Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.56-57; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.16; Almanya'da hava araçları yoruma yer vermeyecek şekilde sınırlı sayı ilkesine tabi olarak sayılmış olmasına rağmen Türk hukukunda böyle bir durum söz konusu değildir. Bkz. **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Yük ve Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.141.

⁷⁶⁶ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.16,42; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.81.

⁷⁶⁷ **Kaner:** *Hava Hukuku Dersleri*, s.44.

⁷⁶⁸ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.220; **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Yük ve Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.22; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.25.

⁷⁶⁹ **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Yük ve Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.40; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.18; **Gölcüklü:** *Hava Hukuku*, s.21; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.34.

⁷⁷⁰ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.18; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.87.

⁷⁷¹ **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.53; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.18; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.33.

⁷⁷² **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.29-30; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.34.

⁷⁷³ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.52; **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.85.

geçersiz olacaktır⁷⁷⁴. Bununla birlikte, söz konusu hükmün geçersizliği tüm sözleşmenin geçersiz olmasını gerektirmeyecektir. VK'ya göre bu husus taşınan eşyanın doğal kusuru, kalitesi veya ayıbından kaynaklanan zıya veya hasarı düzenleyen hükümler için geçerli değildir.

Taşıma MK'ya tabi değilse, taşıyıcı, sözleşme özgürlüğünün verdiği avantajdan yararlanarak, konvansiyon hükümlerini taşımanın tabi olduğu emredici ulusal hukuk hükümlerinin elverdiği ölçüde taşıma sözleşmesine koyma imkanına sahiptir. Diğer bir deyişle MK, taşıma sözleşmesine *incorporation* yoluyla bir bütün olarak alınabilmektedir⁷⁷⁵.

3.2.3.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması

VK ve MK eşyaların multimodal taşınmasını düzenlemek için ayrı bir bölüm öngörmekte olup, VK ve MK'daki multimodal taşımaya ilişkin hükümler oldukça benzerdir.

VK'nın 31. maddesi, kısmi olarak havayolu kısmen de başka herhangi bir taşıma türü ile gerçekleştirilen multimodal taşıma durumunda, VK hükümlerinin yalnızca havayoluyla taşıma süresi için geçerli olduğunu belirtmektedir. Ayrıca, VK m. 18/3, havayoluyla taşıma süresinin kara, deniz veya bir havaalanı dışında gerçekleştirilen iç suyuyla gerçekleştirilen herhangi bir taşımayı kapsamadığını belirtmektedir. Bununla birlikte, böyle bir taşıma havayoluyla taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi esnasında yükleme, teslimat veya aktarma amacıyla gerçekleşirse zararın aksi ispat edilebilir olmak kaydıyla, havayoluyla taşıma sırasında meydana geldiği varsayılır⁷⁷⁶. Diğer bir deyişle, VK'da yer alan emredici sorumluluk kuralları, yukarıda belirtilen koşullar altında meydana gelen yeri belirlenebilir olmayan zarar durumlarında geçerli olacaktır⁷⁷⁷.

MK multimodal taşımayla ilgili çok özel hükümler içermektedir. Uygulama kapsamında, MK'nın 1. maddesi amaca uygun hükümleri taşısa da, multimodal taşıma konusundaki hükümleri 38/1 ve 18/4. maddeleridir⁷⁷⁸. MK'nın 38/1. maddesi, kısmen havayolu ve kısmen de diğer taşıma türleri ile gerçekleştirilen bir multimodal taşıma durumunda, konvansiyonun sadece uluslararası havayolu taşımacılığı kısmında geçerli

⁷⁷⁴ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.139.

⁷⁷⁵ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.100.

⁷⁷⁶ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.40.

⁷⁷⁷ **Marin:** "The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of Goods During Multimodal Transport", s.5; Bununla birlikte, Almanya'dan Troya'ya (ABD) iki paketin kara yolu ve hava yoluyla taşınmasını içeren bir davada BGH bu varsayımın uygulanabilirliğini kabul etmemektedir. BGH, VK'nın 18.maddesini göz ardı ederek zarar yeri belirlenemediği için ulusal hukukun uygulanması gerektiğini belirtmiştir. Bkz. **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.40.

⁷⁷⁸ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.25.

olduğunu söyler⁷⁷⁹. Dolayısıyla, bu konvansiyon multimodal sözleşmenin tamamı için geçerli değildir. Ancak multimodal taşıma sözleşmesinin havayolu ayağına uygulanabilmektedir⁷⁸⁰. Konvansiyon ağ sistemi olarak adlandırılan yapıyı benimsemektedir⁷⁸¹. Dolayısıyla, multimodal taşıma sözleşmesindeki uluslararası bir havayolu taşıma ayağı, her zaman havayolu taşımasına ilişkin konvansiyonlardan birinin hükümleri tarafından kontrol edilmektedir⁷⁸².

Bununla birlikte, MK m.18/4'in havayolu taşıması kısmını kapsayan iki sınırlaması vardır. Birincisi, *“havayolu ile taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi kapsamında taşıma, teslimat veya taşıma sırasında herhangi bir hasar olması durumunda, aksini kanıtlayan bir durum olmadığı sürece hasarın havayoluyla taşıma sırasında gerçekleştiği varsayılır”*⁷⁸³. İkincisi, *“bir taşıyıcı, taraflar arasında yapılan anlaşmanın öngördüğü şekilde havayoluyla gerçekleştirilecek taşımanın tamamı veya bir kısmı için, gönderenin onayı olmadan başka bir taşıma türü kullanırsa, bu farklı taşıma türü havayoluyla taşıma kapsamı içinde sayılır”*⁷⁸⁴. Bu nedenle, eğer bir havayolu şirketi havaalanının dışında bir işlem gerçekleştirmeyi kabul ederse ve zararın gerçekleştiği yer belirsiz ise, aksinin ispatı mümkün olmadığı sürece, zararın havayoluyla taşıma sırasında meydana geldiği varsayılır⁷⁸⁵. Bu hükmün arkasında yatan mantık, yeri tespit edilemeyen zarar durumlarının, sadece havayolu taşımacılığından başka bir taşıma türü ile desteklendiği durumlarda geçerli olmak üzere, MK'nın uygulama kapsamını genişletmektir⁷⁸⁶. Diğer taraftan, münferit taşıma sadece yukarıda belirtilen "yükleme amacı" gibi durumlar için değil, bağımsız bir taşıma olarak gerçekleştiriliyorsa, artık havayolu taşımayla ilişkilendirilemez⁷⁸⁷. Karine sadece zararın gerçekleştiği taşıma aşaması tespit edilemezse etkili olabilir. Bu durumda, MK havayolundan başka taşıma türlerini içeren taşıma

⁷⁷⁹ Schmidt, Herber: MüKoHGB/Müller-Rostin MÜ Art. 18, Knr.54.

⁷⁸⁰ VK m. 21: “Başka bir tür taşıma tarafından kısmen icra edilen multimodal taşıma durumunda, bu taşıma konvansiyonun havayolu ile taşımayı düzenleyen VK m.1 hükmünün kapsamında ise VK sadece havayolu ile taşıma ayağına uygulanır.” Yukarıdaki hüküm sadece havayolu ile icra edilen taşıma ayağına VK'nın uygulanacağı anlamına gelir. Dahil edilen diğer türler için başka kanun hükümlerine bakılması gerekir. Bu nokta ‘Quantum’ davasında ilk derece mahkemesinde zorlamayla gözden kaçırılmıştır. Bu davada hakim havayolu ve karayolu ile icra edilen iki aşamalı bir taşımayı ‘esas olarak ve ağırlıklı olarak’ havayolu ile bir taşıma sözleşmesi olarak yorumlamıştır. Fakat VK'nın taşımanın karayolu bölümüne uygulanamayacağını hükmetmiştir. Bkz. Quantum Corporation Ltd. and Others v. Plane Trucking Ltd. and Anor, [⁷⁸¹ Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability, s.25.](https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1f62c94e0775e7ef1b0_(E.T.:10.09.2019); Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.40-41.</p>
</div>
<div data-bbox=)

⁷⁸² Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber HGB § 452, Knr.60.

⁷⁸³ Schmidt, Herber: MüKoHGB/Müller-Rostin MÜ Art. 18, Knr.63; Hauschka/Moosmayer/Lösler: Wojtek/Krug, Corporate Compliance, Knr.62.

⁷⁸⁴ Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability, s.26.

⁷⁸⁵ Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability, s.26.

⁷⁸⁶ Hoeks: Multimodal Transport Law, s.193-194; Hauschka/Moosmayer/Lösler: Wojtek/Krug, Corporate Compliance, Knr.62.

⁷⁸⁷ Schmidt, Herber: MüKoHGB/Müller-Rostin MÜ Art. 18, Knr. 64, Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber HGB § 452, Knr. 60.

için geçerli olacaktır⁷⁸⁸. Öte yandan, zararın yeri bilinmiyorsa, hava yoluyla sözleşmeye bağlı olmayan zararlara ilişkin talepler genellikle MK m. 18/4 ile birlikte m.38/1 uyarınca çözülebilir. İkinci hükme göre, taşıyıcı, gönderenin rızası olmadan, taşıma türünü tamamen veya kısmen başka bir taşıma türü ile değiştirdiği takdirde, bu taşıma havayoluyla taşıma süresi içinde gerçekleştirilmiş sayılır⁷⁸⁹. MK m.38 uyarınca, "başka bir taşıma aracının" kullanıldığı taşıma bölümleri yalnızca bu "taşıma araçları" için geçerli olan hukuka tabidir. Bunlar, karayolu taşıması söz konusu olduğunda CMR, demiryolu ile uluslararası taşıma durumunda CIM ve uluslararası iç su yolu taşımacılığı durumunda CMNI olarak ifade edilebilir⁷⁹⁰.

3.2.4. Denizyoluyla Eşya Taşımaya İlişkin Milletlerarası Konvansiyonlar

3.2.4.1. Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları

3.2.4.1.1. Uygulanma Alanı

Uluslararası Hukuk Birliği (*International Law Association - ILA*), taraflar arasında menfaat dengesinin sağlanması ve rizikoların paylaşılması konişmentoya ilişkin bazı kuralları birleştirmek amacıyla çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmaların sonunda, 25 Ağustos 1924 tarihli “*Konişmentoya Mütealli Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Konvansiyon (Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)*” hazırlanmış ve Haziran 1931’de yürürlüğe girmiştir⁷⁹¹. Türkiye 14.02.1195 tarihli ve 6469 sayılı Kanunla LK’yı onaylamış, LK Türkiye açısından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁷⁹².

LK’ya ilişkin imza protokolünün 1. fıkrasında, LK’ya kanun kuvveti tanıma veya LK ile kabul edilen kuralları, millî mevzuata uygun bir şekilde iktibas etmek suretiyle yürürlük kazandırma olmak üzere taraf devletlerin ülkelerinde LK’ya etki tanımlarına yönelik iki usul

⁷⁸⁸ Bununla birlikte, tüm ulusal mahkemeler aynı kanatte değildir. Ekim 2000’de Almanya’dan Troya’ya (ABD) iki paketin kara yolu ve hava yoluyla taşınmasını içeren bir davada BGH bu varsayımın uygulanabilirliğini kabul etmemiştir. BGH, zarar yeri belirlenemediği için Alman hukukunun uygulanması gerektiğini tespit etti. Alman mahkemesi, VK’nın 18. Maddesini gözönünde bulundurmamıştır. Bununla birlikte, Almanya’daki hakim görüşün bu olduğu multimodal bir taşıma sözleşmesi imzalandığında, bu taşımanın artık hava yoluyla taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmesinin mümkün olmadığıdır. Bkz. **Kirchhof, Günter:** “*Der Luftfrachtvertrag als multimodaler Vertrag im Rahmen des Montrealer Übereinkommen*”, TranspR. 2007, s.134.

⁷⁸⁹ Eğer bir taşıyıcı, gönderenin rızası olmadan, taşımanın tamamı veya bir kısmı için başka bir taşıma türü kullanacak şekilde ile taşıyıcıyı değiştirirse, taraflar arasındaki anlaşma tarafından hava yoluyla bir taşıma olarak düşünülürse, başka bir taşıma türü ile bu taşıma, hava yoluyla taşıma süresi içinde sayılır. Tarafların, MK’yı kullanılan diğer taşıma türlerine uygulamaları mümkündür. Bkz, **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Müller-Rostin MÜ Art. 18, Knr.66.*

⁷⁹⁰ **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Müller-Rostin MÜ Art. 38, Knr.7.*

⁷⁹¹ **Ateş:** *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukukuna Etkisi*, s.75-76.

⁷⁹² **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.5, 13 nolu dp.; **Ateş:** *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukukuna Etkisi*, s.21.

kabul edilmiştir⁷⁹³. Konvansiyon hükümlerini iç hukuklarına alan devletler olmakla birlikte Türkiye tarafından LK'ya kanun kuvveti verilmemiş, konvansiyon hükümleri değiştirilerek içi hukuka alınmıştır⁷⁹⁴. Bu yüzden Türk hukukunda LK, aynen değil TTK'ya alınan şekli ile yürürlüktedir⁷⁹⁵.

LK, HK ve RK'nın aksine taşıma sözleşmesinin yerine, taşıma belgesine odaklanmaktadır⁷⁹⁶. LK, yalnızca, eşyaların deniz yoluyla taşınmasını içeren konişmentonun ya da benzer bir tür belgenin kapsadığı taşıma sözleşmelerine uygulanır. Bunun sebebi LK m.1/b'de ise taşıma sözleşmesinin, konişmento veya konişmento benzeri herhangi diğer bir belge ile tevsik edilen sözleşme olarak nitelendirilmesidir⁷⁹⁷. LK'nın en önemli özelliğinin kuralların uygulanmasının konişmentonun varlığına bağlı olduğuna⁷⁹⁸ ilişkin görüşlerin yanı sıra konişmentonun düzenlenmesinin zorunlu olmadığını ilişkin görüşler⁷⁹⁹ de mevcuttur. Pyrene Co Ltd - Scindia Navigation Co Ltd davasında taşıma sözleşmesinin sözleşme şartlarını ispat eden konişmentonun düzenlenmesinden daha önce akdedildiği kabul edilmiştir. Buna göre, taşıma sözleşmesi şartlarını içeren konişmentonun düzenlenmesi taşıma

⁷⁹³ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.106.

⁷⁹⁴ **Hein:** *MüKoBGB/Martiny Rom I-VO Art. 5, Knr. 97*, **Ateş:** *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukukuna Etkisi*, s.4, 6, 21; **Atamer:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.168; **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.25; **Çağa, Tahir:** *"Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler"*, Batider, C. IX, S.2, 1977, s.314.

⁷⁹⁵ Türkiye, "Konişmentolara Müttaallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Miletlerarası Andlaşma"nın (Brüksel, 25/08/1924) (1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi) tarafıdır. Bu sözleşme, 1968 ve 1979 yıllarında tadil edilmiştir. Ayrıca 1978 yılında Hamburg'da yeni bir sözleşme kabul edilmiştir (1978 tarihli Hamburg Kuralları). Halen milletlerarası kuruluşların (CMI ve UNCITRAL gibi) katkısı ile yeni bir sözleşme hazırlanmaktadır. Türkiye 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesine 1955 yılında taraf olduğu gibi, ayrıca bu Sözleşmenin hükümleri 6762 sayılı Kanuna da işlenmiştir. Bu itibarla, 1968 ve 1979 yılında Brüksel Sözleşmesinde Visby ve Özel Çekme Hakkı Protokolleri ile yapılan yeniliklerin Tasarıya alınması uygun görülmüştür. 1978 tarihli Hamburg Kuralları da Türk hukuku açısından gereksinimleri karşılayabilecek yeni bazı hükümler ihtiva etmektedir. Bunlardan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi sistemine aykırı olmayan bazılarının da milli hukuka kazandırılması kararlaştırılmıştır. Nihayet, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin iktibas ile ilgili temel bir sorunun giderilmesi gerekmiştir. Türkiye, 1956 yılında Brüksel Sözleşmesine taraf olmuştur; ayrıca bir yıl sonra, Brüksel Sözleşmesi Alm. TK.'ya iktibas edilmiş haliyle 6762 sayılı Kanuna işlenmiştir. Alman kanunkoyucu, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesini 1937 tarihli bir kanun ile milli hukukuna ithal etmiştir. Ne var ki, Alman kanunkoyucu, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümlerini iktibas ederken onların metnine sadık kalmamış ve kendisine birçok yerde değişiklik ve ekleme yapma özgürlüğünü tanımıştır. Kanunun kabul edildiği tarih itibarıyla Alman kanunkoyucu böyle bir yolu tercih etmiş ise de; bizzat milletlerarası sözleşmeyi doğrudan doğruya milli hukukuna kazandıran Türkiye için, böyle bir zorunluluk yoktur. Bu düşüncelerle, 6762 sayılı Kanunun 1016 ila 1118 inci maddeleri gözden geçirilirken, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinden alınmış olan hükümlerin ne ölçüde mehaz ile uyumlu olduğu da dikkatle incelenmiş ve gerekli görülen yerlerde Alman düzenlemesi terk edilerek mehaz 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümleri ile tam bir uyum sağlama yoluna gidilmiştir. Türk hukukuyla ilgili bilgi için bkz. **Yazıcıoğlu Emine:** *Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu*", DHD Gündüz AYBAY'ın Anısına Armağan, Yıl:5, S. 1-4, 2002, s.55; Alman düzenlemesi hakkında bilgi almak için bkz. **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport § 7 Nachlese*, Knr.204.

⁷⁹⁶ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.32.

⁷⁹⁷ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.313.

⁷⁹⁸ **Tekil, Fahiman:** *Uluslararası Konvansiyonlar*, Tekil Neşriyat, İstanbul, 1987, s.352-354; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.21; **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.180.

⁷⁹⁹ Yazar konişmento düzenlenmemesi durumunda LK'nın taşıyanın zıya ve hasardan sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin uygulanmayacağını, bunun dışındaki durumlarda uygulanabileceğini ifade etmektedir. Bkz. **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.68-69.

sözleşmesinin asli unsuru değildir. Konişmento düzenlendiği takdirde bu taşıma sözleşmesi LK m.1/b kapsamına girecek ve LK bu taşıma sözleşmesine uygulanacaktır⁸⁰⁰. Kyokuyo Co Ltd- AP Moller- Maersk A/S davasında taşıyıcı 12 adet konteyneri kapsayan taslak nama yazılı konişmentoyu hazırlamış ve davacıya ulaştırmıştır. Fakat teslimde gecikmeden kaçınmak için konişmento hiç düzenlenmemiş bunun yerine taraflar üç adet denizde yük düzenlemekte anlaşmışlardır. Hukuki ihtilaf taşıma sözleşmesinin LK/LVK m.1-b kapsamında olup olmadığı ile ilgilidir. Mahkeme, bir taşıma sözleşmesinin akdedilirken talep üzerine bir konişmentonun düzenlenmesini öngörmesi fakat sonraki sözleşmeler ile konişmento dışında bir belge düzenlenmesi halinde taşıma sözleşmesinin bir konişmento tarafından kapsanacağı ve taşıma sözleşmesine LK/LVK m.1'in uygulanabileceğine hükmetmiştir⁸⁰¹. LK/LVK'nın temel unsuru taşıma sözleşmesinin konişmento ile tevsik edilen bir sözleşme olmasıdır. Bundan dolayı, taraflar sonraki sözleşmeleri için açık bir şekilde konişmento yerine denizde yük senedi düzenlemede anlaşsalar bile bu durum taşıma sözleşmesini değiştirmez ve LK/LVK m.1'in şartı yerine getirilir⁸⁰².

Kanaatimizce, LK'nın uygulanabilmesi için konişmento veya benzeri taşıma belgelerinin düzenlenmesi bir zorunluluktur. Benzeri taşıma belgesinden ne anlaşılması gerektiği ve hangi belgelerin bu kapsamda değerlendirileceği LK'da öngörülmediğinden ulusal hukuk tarafından belirlenecektir⁸⁰³.

LK'nın uygulanabilmesinin ikinci şartı m. 10'a göre, konişmentonun bir akit devlet tarafından düzenlenmiş olmasıdır. Burada akit devlet kavramının açığa kavuşturulması önemlidir. Akit devlet kavramından anlaşılması gerekenin vatandaşlık olması gerektiği ve konişmento hamilinin, akit devlet tabiiyetinde olması halinde LK'nın uygulanabileceğini belirten görüşlerin⁸⁰⁴ yanı sıra akit devletin liman devleti ya da konişmentonun düzenlendiği devlet olduğunu belirten görüşler⁸⁰⁵ ve LK'nın uygulama alanına giren bir akdin düzenlenmesinin LK'nın uygulanması için yeterli olduğunu belirten görüşler⁸⁰⁶ mevcuttur.

⁸⁰⁰ Pyrene v Scindialm olayında, taşınmak amacıyla gemiye yangın söndürme araçları yüklenmiştir. Araçlardan biri geminin yük palası tarafından kaldırılmakta iken tekrar rıhtıma düşmüş ve ciddi şekilde hasar görmüştür. Diğer araçlar gemiye güvenli bir şekilde yüklenmiş ve akabinde hazırlanan konişmentoda hasarlı araca değinilmemiştir. Taşıyan LK m.5/4 uyarınca sorumluluğunu sınırlamak istediğinde, gönderen bunu yapamayacağını, çünkü hasarlı aracın taşınmasının konişmento kapsamında olmadığını ileri sürmüştür. Bkz. **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.32-33; **Jia Jia: Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport**, s.37;

⁸⁰¹ **Jia Jia: Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport**, s.37-38.

⁸⁰² **Jia Jia: Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport**, s.38.

⁸⁰³ **Yazıcıoğlu: Hamburg Kuralları** s.21, 57 nolu dp.

⁸⁰⁴ **Tekil: Uluslararası Konvansiyonlar**, s.372

⁸⁰⁵ **Yazıcıoğlu: Hamburg Kuralları** s.57.

⁸⁰⁶ **Ateş: Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukukuna Etkisi**, s.29.

Kanaatimizce akit devlet kavramından liman devleti ya da konişmentonun düzenlendiği devlet anlaşılmalıdır.

LK, eşyaların gemiye yüklendiği andan boşaltma anına kadar geçen süre içerisinde (palangadan palangaya) uygulanır⁸⁰⁷. Diğer bir deyişle, LK yalnızca “eşyaların gemiye yüklendiği zamandan gemiden indirildiği zaman arasında yani ‘tackle to tackle’ olarak adlandırılan dönemde geçerlidir⁸⁰⁸. Bununla birlikte taraflar aralarında anlaşarak LK’nın uygulanacağı zaman dilimi genişletebilir veya sınırlandırabilirler. Nitekim Pyrene Co Ltd-Scindia Navigation Co Ltd ve Renton (GH) Co Ltd – Palmyra Trading Co of Panama davalarında tarafların LK/LVK’da öngörülen süreyi tüm yükleme operasyonuna genişletmekte serbest olduklarına hükmedilmiştir⁸⁰⁹.

Mayhew Foods - Overseas Containers Ltd davasında taşımanın bir kara içi noktada başlaması durumunda LK’nın gemiye yükleme zamanından itibaren uygulanacağına hükmedilmiştir⁸¹⁰. Volcafe Ltd. and Others – Compania Sud Americana de Vapores SA davasında eşya, taşıyıcının konteynerlerine yüklenmiş ve sonrasında gemiye yüklenmiştir. Bu davada taşıyıcının istifleme işini üstlendiği durumlarda istifleme de yüklemeye dâhil kabul edilmiş ve istiflemeyen LK’nın uygulanabileceğine hükmedilmiştir⁸¹¹.

Burada değerlendirmemiz gereken husus LK’nın uluslararası multimodal taşıma taşımasındaki gemiler arası aktarmaya uygulanıp uygulanmayacağıdır. LK’uyarınca taşıyanın sorumluluğun süresi palangadan palangaya olarak belirlendiğinden bir aktarma olduğundan genellikle eşyalar bir sonraki sevkıyatı limanda depolandığı süre boyunca bekleyecek, bu durum da LK’nın tüm taşımayı mı yoksa yalnızca aktarmaya kadar olan taşımaya mı uygulanacağı sorusunu beraberinde getirmektedir⁸¹². Mayhew Foods - Overseas Containers

⁸⁰⁷ LK, geminin halatının atılmasından (yüklemenin başlayacağı andan) ve varma limanında halatın yüke bağlandığı ana kadar geçen süre zarfında uygulanmaktadır. Bkz. **Akan:** *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, s.7; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.18.

⁸⁰⁸ Bu ifade, geleneksel olarak, gemi palasının yükleme limanına bağlandığı an ile gemi palasının boşaltma sırasında kancadan ayrıldığı an arasındaki süre anlamına gelir. Eğer Kıyı palası kullanılırsa, bu an genel olarak, eşyaların geminin parmaklığını geçtiğinde meydana gelir. **Karan:** *The Carrier’s Liability*, s.106-107; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.181; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s, 321.

⁸⁰⁹ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.45-46; **Tetley:** *Marine Cargo Claims*, s.25-26; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.18; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.118-119.

⁸¹⁰ Bu davada eşyalar Mayhew’in tesislerinde konteynerler içine istiflenmiş ve iki gün sonra yükleme limanına taşınmıştır. Konişmento eşyaların teslim alma yerinin Mayhew’in tesisleri olduğunu gösteriyordu ve bunun Lahey-Visby Kurallarına tabi olduğunu beyan ediyordu. Lahey-Visby Kuralları COGSA’a 1971’in eki olarak İngiliz hukukuna dahil edilmiştir ve COGSA 1971 Kısım 1(3) Lahey Kurallarının ancak ve ancak eşyaların denizyolu taşımasıyla ilişkili ve bağlantılı olması durumunda kanun gücünde olduğunu hükmeder. Yargıç Bingham bu hükmü uygulayarak gemi üzerine yüklemeden önceki karayolu taşımasına Lahey-Visby Kurallarının uygulamayacağını hükmetmiştir. Bkz. **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.46-47.

⁸¹¹ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.47-48.

⁸¹² **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.258.

Ltd davasında LK'nın belirli kriterlerin karşılanması durumunda böyle bir aktarma süresi boyunca uygulanacağına hükmedilmiştir. Buna göre, palangadan palangaya olarak ifade edilen taşıma süresi aktarma ile bölünmez. Bu davada, tarafların arasındaki taşıma sözleşmesinde taşıyanın gemileri başka gemilerle değiştirebileceği, eşyaları depolayabileceği belirtilmiştir. Gönderen sözleşmede aktarma yapılacağı kararlaştırılmadığı için taşıyanın aktarma klotunu kullanacağını bilmiyordu. Taşıma sırasında eşyalar zarar gördü ve amaçlandığı gibi satışı gerçekleştirilemedi. Taşıyan bu durumu kabul etmesine rağmen, LK sınırlamasından daha düşük bir limit öngören multimodal sözleşmedeki bir hükme göre sorumluluklarını sınırlamak istedi. Bu davada taşıyanın taşıma sırasında boşaltma, depolama ve aktarma hakkını kullanması durumunda bunların hala eşyaların denizyolu ile taşınmasına ilişkin ve bu taşımayla bağlantılı operasyonlar olacakları kabul edilmiş ve LK'nın tüm taşımaya uygulanacağı vurgulanmıştır⁸¹³. Ancak, aktarmadan önceki birinci taşımanın taşıyıcısı aktarmadan sonraki ikinci taşımayı bir komisyoncu olarak organize ederse LK uygulanmayacaktır. Uluslararası multimodal taşımada tek bir multimodal taşıma belgesinin tüm taşımayı kapsamayı ve taşıyıcının taşıma türlerini veya aktarma özgürlüğüne sahip olması yaygındır. Böylece Mayhew Foods - Overseas Containers Ltd davasındaki karar uygulanabilir⁸¹⁴.

LK uygulama alanını eşya bakımından da sınırlandırmış, m.1/c uyarınca, navlun sözleşmesinde güvertede taşınmak üzere yüklendiği beyan edilen ve gerçekte bu suretle taşınan yük ile canlı hayvanlar dışında kalan mal, emtia, yük ve her nevi şeyi eşya olarak nitelemiştir⁸¹⁵.

LK eşyaya ilişkin her türlü zararı değil, yalnızca zıya ve hasarı kapsamına almış, gecikmeden doğan zararları düzenlememiştir⁸¹⁶.

LK'nın denizyoluyla eşya taşımalarındaki gereksinimleri karşılamada yetersiz hale gelmesiyle⁸¹⁷, LK'da eksiklikleri gidermek amacıyla CIM tarafından çalışmalar yapılmıştır. Bunun üzerine 14 Haziran 1963 tarihleri arasında Stockholm'de düzenlenen konferansta LK'nın bazı hükümlerinin değiştirilmesini öngören bir tasarı metni kabul edilmiştir⁸¹⁸. Bu tasarıyı görüşmek için 19-23 Şubat 1968'de Visby'de düzenlenen konferans sonucunda 23

⁸¹³ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.49.

⁸¹⁴ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.50.

⁸¹⁵ Ancak sözleşme tarafları dilerlerse, canlı hayvanları ve güverte yüklerini uygulama kapsamına dahil edebilirler. Güvertede taşıma ile ilgili olarak, konşimentoda buna ilişkin bir kayıt varsa eşyalar güvertede taşınabilecektir. Bkz. **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.18.

⁸¹⁶ **Ügener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.72.

⁸¹⁷ **Şeker, Hakan:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.1.

⁸¹⁸ **Ateş:** *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukukuna Etkisi*, s.10; **Atamer:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.171; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.6.

Şubat 1968 tarihinde “*Konişmentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun Tadiline Dair Protokol / Visby Kuralları*” kabul edilmiştir⁸¹⁹.

LVK m. 5 ile LK m. 10 değiştirilmiştir. LVK m. 5 uyarınca konvansiyon hükümleri, aşağıdaki hallerde farklı iki devlet limanı arasındaki eşya taşınmasına ilişkin her konşimentoya, geminin, taşıyanın, yükletenin, gönderilenin veya diğer ilgili herhangi bir kişinin milliyetine bakılmaksızın uygulanacaktır⁸²⁰. LVK m.5’ göre; “a) *Konişmento akid devletlerden birinde düzenlenmişse, b) Taşıma bir akid devlet limanından hareket suretiyle olmuşsa, c) Konişmento, bu konvansiyon hükümlerinin veya bu hükümleri uygulayan ya da onları geçerli sayan diğer herhangi bir kanunun sözleşmeye uygulanacağını öngörmekte ise, her akid devlet, bu konvansiyon hükümlerini yukarıda zikredilmiş konşimentolara uygulayacaktır*”.

LVK m.6’da, LVK’nın ve LK’nın tek bir konvansiyon sayılacağı hükme bağlanmıştır. LVK m.6’nın geçerli olabilmesi için devletlerin her iki konvansiyona taraf olması gerekmektedir. LVK; LK’daki sorumluluk sınırlarına ilişkin değişiklikler getirmekle yetindiğinden LK kadar ilgi görmemiş, LK’ya taraf olan tüm devletler tarafından kabul edilmemiştir⁸²¹. Nitekim Türkiye de TTK gerekçesinde belirtildiği üzere henüz LVK’ya taraf değildir. Bu sebeple LVK Türk hukukunda bağlayıcılık arz etmeyecektir.

3.2.4.1.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması

LK ve LVK önemli sayıda devlet arasında yürürlükte olmasına rağmen, uygulama kapsamı konişmento kapsamındaki uluslararası deniz taşımalarıyla sınırlı olduğundan, multimodal taşımayı düzenlemezler⁸²². Ayrıca, LK eşyaların gemiye yüklendiği andan boşaltma anına kadar geçen süre içerisinde uygulanacağından bu durum multimodal taşımanın tamamına LK’nın uygulanmasını imkansız kılmaktadır. Burada sorulabilecek en önemli soru LK ve LVK’nın multimodal bir taşımanın deniz aşamasında geçerli olup olmadığıdır⁸²³.

⁸¹⁹ **Aras:** *Konişmentonun İspat Kuvveti*, s.71; **Seven:** *Yüke Özen*, s.31; **Atamer, Kerim/Süzel, Cüneyt:** *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları, C.1*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013, s.163-171; **Çetingil, Ergon:** “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, *Batider, C. XVI, S. 4*, 1992, s.23; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.116; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.6-7.

⁸²⁰ **Ateş:** *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukukuna Etkisi*, s.14; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.17.

⁸²¹ **Atamer:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.171; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.3-4, 8.

⁸²² **Marin:** “*The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of Goods During Multimodal Transport*”, s.4.

⁸²³ Almanya’daki hakim görüş, Lahey-Visby Kurallarının yalnızca multimodal taşımadan bahsetmediği için tekil taşıma sözleşmeleri için geçerli olmasıdır. İtalyan Mahkemeleri de bu bakış açısını takip etmektedir. Almanya, İtalya gibi ülkelerde Lahey- Visby Kuralları multimodal taşımaya yönelik hüküm içermediğinden bu

LVK, karayolu, havayolu, demiryolu veya iç su yolu taşımalarına uygulanamayacak olup, sadece eşyaların deniz yoluyla taşınan kısmı için uygulanabilir⁸²⁴. MTO ve gönderen arasında tek bir taşıma sözleşmesi olmasına rağmen MTO ister tüm taşımayı kapsayacak tek bir multimodal taşıma belgesi isterse farklı uluslararası taşıma safhaları için bölümleri farklı taşıma belgeleri düzenleyebilir. LK/LVK'nın multimodal taşıma sözleşmesine uygulanıp uygulanmayacağını belirlemek için yukarıdaki iki farklı duruma odaklanılmalıdır. Eğer her bir taşıma safhası için taşıma belgesi düzenlenirse taşıma belgesi LK/LVK m.1'deki "konişmento veya benzer taşıma belgesi" olarak görülebildiği müddetçe LK/LVK uygulanır⁸²⁵. Multimodal taşımalar açısından MTO kıymetli evrak niteliğinde bir konişmento veya benzeri taşıma belgesi düzenlemiş ise, konişmentodan doğan borcun yerine getirilmesi sırasında doğan zararlar bakımından LK ve LVK'nın emredici hükümlerine göre sorumlu olacaktır⁸²⁶. Diğer taşıma safhalarını kapsayan belgelere LK/LVK'nın uygulanabilip uygulanamayacağı meselesi ise ilgili tekil taşıma konvansiyonların genişletilmesine bağlıdır. Bunun yanında multimodal taşıma belgesi "yükleme konişmentosundan" ziyade "tesellüm konişmentosu" mahiyetindedir. Bununla birlikte eğer tesellüm konişmentosu düzenlenmiş ve eşyalar yüklenmiş ise, bu belge taşıyıcı tarafından veya onun adına yapılan kayıttaki belirtilen yükleme tarihinden itibaren bir yükleme konişmentosu olarak kabul edilebilir⁸²⁷. Devredilemeyen multimodal taşıma belgesi, The 'Rafaela S' davasındaki karara göre LK/LVK m.1 anlamında bir 'konişmento veya benzer taşıma belgesi değildir. Bununla birlikte multimodal taşıma sözleşmesinde 'konişmento veya benzer emtia senedi' düzenleneceği öngörülmüş ise LK/LVK multimodal taşımanın deniz ayağına uygulanacaktır⁸²⁸.

Karayolu veya demiryolu taşıması denizyolu taşıması ile kombine edildiği zaman, LK/LVK m.1 eşyaların denizyolu ile taşınmasını" ile ilgili olmasını şart koştuğu için, bu

konvansiyon multimodal taşımanın deniz ayağına uygulanamaz. Bkz. **Nikaki**: "Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?", s.88; **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.351; Bu konudaki *Pyrene v Scindialm* davası için Bkz. **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.312-313; **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.29.

⁸²⁴ **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.256.

⁸²⁵ Hoeks, multimodal taşıma konişmentosu ile LK'daki konişmentonun eşyaları temsil etme ve kıymetli evrak niteliği bakımından aynı olduğunu bu sebeple LK'nın multimodal taşıma belgesine uygulanacağını belirtir. Bkz. **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.314; Nikaki ise, İngiliz hukukunda multimodal taşıma belgesinin eşyaların denizyolu taşımasıyla ilgili olduğunu bu sebeple LK/LVK'nın multimodal taşımaya uygulanabileceğini ifade etmektedir. Bkz. **Nikaki**: "Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?" s.87.

⁸²⁶ **Kindred/ Brooks**: *Multimodal Transport Rules*, s.69-70; **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.311; **De Wit**: *Multimodal Transport*, s.105;

⁸²⁷ **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.43.

⁸²⁸ Bundan dolayı, multimodal taşıma konişmentosu düzenleneceği multimodal taşıma sözleşmesi tarafından öngörülmüş ise, Kyokuyo Co Ltd - AP Moller-Maersk A/S davasında olduğu gibi devredilemeyen multimodal taşıma belgesinin düzenlenmesi LK/LVK'nın uygulanabileceği anlamına gelebilir. Bkz. **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.43.

Kurallar bu taşıma türlerine uygulanamaz. Sonraki senaryo ise multimodal taşıma belgesinin deniz taşımasını ve iç su yolu taşımasını kapsadığı durumdur. CMNI'deki iç su yolu belgesi; bir konişmento, sevk belgesi veya ticarete kullanılan başka bir belge olarak sınıflandırılabilirdiğinden karmaşık bir statüye sahiptir. Multimodal taşıma belgesinin deniz taşımasını ve iç su yolu taşımasını kapsadığı durumlarda LK/LVK'nın uygulanabilmesi için deniz taşıması taşımanın küçük bir bölümünü oluşturacak ve iç su yolu belgesi tüm multimodal taşımayı kapsayacak ve bu belge LK/LVK m.1'deki konişmento veya benzer taşıma belgesi niteliğinde olacaktır⁸²⁹.

Bununla birlikte MTO tarafından düzenlenmiş multimodal taşıma belgelerinin LK ve LVK uyarınca konişmento veya benzeri bir taşıma belgesi kabul edilmesinde herhangi bir sakınca yoktur. Zira bu belgeler bir önceki bölümde izah ettiğimiz üzere, eşyayı temsil, bir taşıma sözleşmesini ispat, devredilebilirlik işlevleri ile konişmentoya benzerlik göstermektedir. Bu belge LK/LVK m. 1-b'deki 'taşıma sözleşmesi' tanımı kapsamı içine girse dahi LK/LVK'nın uygulanacağı yer ve zaman dilimi açısından çok sayıda sınırlamalarla karşılaşacaktır.

3.2.4.2. Hamburg Kuralları

3.2.4.2.1. Uygulama Alanı

Taşımaya ilişkin rizikoların taşıyan ve taşıtan arasında paylaşımına ilişkin rizikoların taşıyan ve taşıtan arasında paylaşımına ilişkin LK ve LVK'nın tadil edilmesi ihtiyacından dolayı UNCITRAL tarafından 1978 yılında Hamburg'ta yapılan Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı'nda kısa adı "*Hamburg Kuralları*" olarak ifade edilen "*Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi*" kabul edilmiştir⁸³⁰. HK gelişmiş denizci devletler tarafından onaylanmamış⁸³¹ ve tasdik eden devletler bakımından 01.11.1992'de yürürlüğe girmiştir⁸³². HK Türkiye tarafından onaylamadığı için bağlayıcılık arz etmeyecektir⁸³³. Bu sebeple HK tarafların taşıma sözleşmesinde HK'nın veya HK'yı iç hukuk kuralı haline

⁸²⁹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.44.

⁸³⁰ **Ateş:** 1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi, s.15- 16; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.118; **Ülgener:** *Çarter Sözleşmeleri I*, s.78; **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.34; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.384; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları* s.6; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.66.

⁸³¹ HK şu anda 34 ülkede yürürlükte olsa da, şu anda dünyadaki birçok denizcilik ülkesinde LK ve LVK yürürlükte değildir. Ancak, LK/LVK'nın multimodal bir uygulama kapsamı bulunmamaktadır; oysa HK uygulama kapsamını diğer taşıma türlerine genişletmiştir. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s. 31-32.

⁸³² **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları* s.7;

⁸³³ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.62

getirmiş başka bir ülkenin hukukunun uygulanmasını açıkça kararlaştırıldıkları durumlarda MÖHÜK m.24 gereği uygulanabilecektir⁸³⁴.

HK, HK m.2/1-a-b-c hükümleri uyarınca, taşıma sözleşmesinde öngörülen yükleme veya boşaltma limanlarından birinin veya navlun sözleşmesinde öngörülen seçimlik boşaltma limanlarından biri olmak kaydıyla, fiili boşaltma limanının bir akit devlet ülkesinde bulunduğu denizyolu ile yapılan tüm taşıma sözleşmeleri için geçerlidir⁸³⁵. Yukarıda belirttiğimiz şartların gerçekleşmemesi durumunda, kuralların uygulanabilmesi için HK m.2/1-d uyarınca konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden herhangi bir belgenin sözleşmeye taraf olan bir ülkede düzenlenmesi gerekmektedir⁸³⁶. Bununla birlikte HK m.2/1-e uyarınca, tarafların konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belge de, HK hükümlerinin veya bu hükümlere yürürlük tanıyan herhangi bir ülkenin ulusal hukuk düzenlemesinin uygulanacağını belirtmiş olmaları halinde de HK uygulanabilecektir⁸³⁷.

LK'nın aksine, HK, CMR, CIM ve VK/MK'ya benzer olarak uygulanma alanını bir konişmentonun düzenlenip düzenlenmediğinden bağımsız bir şekilde denizde eşya taşıma (navlun) sözleşmesi esas alınmak suretiyle belirlemiştir⁸³⁸. Bu yaklaşıma sözleşmesel yaklaşım denir⁸³⁹. Navlun sözleşmesi ise HK m.1'de “*taşıyanın denizyoluyla bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu her sözleşme olarak*” ifade edilmiştir. HK'nın uygulanabilmesi için navlun sözleşmesinin asli unsurları olan ücret karşılığı taşıma taahhüdü, taşıma konusunun eşya olması, taşımanın denizyoluyla yapılmasının yanında taşımanın da uluslararası olması gerekmektedir⁸⁴⁰.

HK m.2/3 uyarınca charter sözleşmeleri HK'nın kapsamı dışında bırakıldığından HK m.2'deki “her sözleşme” ifadesi charter sözleşmesini kapsamamaktadır. Bununla birlikte charter sözleşmesi uyarınca bir konişmento düzenlenirse HK uygulanabilecektir⁸⁴¹.

HK, LK'dan farklı olarak HK m.9 uyarınca canlı hayvan ve güverte yükünü de belli şartlar dahilinde kapsamına almıştır⁸⁴². HK eşyaların güvertede taşınmasına, tarafların arasında bu yönde bir anlaşmanın olması, ticari teamülün bu tür taşımanın kullanılmasını gerektirmesi hukuki düzenlemeler ile zorunlu tutulması şartıyla buna izin verir⁸⁴³. Böylelikle, konteyner taşımada yaygın olan güverte taşımalarının ticari teamül gereği kullanıldığı ispat

⁸³⁴ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.60, 63.

⁸³⁵ Colebunders: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.18.

⁸³⁶ Colebunders: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.18.

⁸³⁷ Colebunders: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.18.

⁸³⁸ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.23.

⁸³⁹ Jia Jia: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.58.

⁸⁴⁰ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.23, 26-32.

⁸⁴¹ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.24.

⁸⁴² Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.106.

⁸⁴³ Jia Jia: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.60.

edilerek HK uygulanabilir. Ayrıca HK m.1/5 uyarınca eşya, topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş ya da ambalajlanmış ise, gönderen tarafından temin edilmesi koşuluyla, bu taşıma gerecei veya ambalaj da eşya kavramına dâhildir.

HK limandan limana (*port-to-port*) taşımalara uygulanacaktır. Bunun anlamı, taşıyanın emredici sorumluluğunun HK m.4/1 uyarınca, yüklemenin başladığı ve boşaltmanın bittiği an arasındaki süreyle sınırlı olmayıp, eşyanın yükleme ve boşaltma limanlarında taşıyanın muhafazası altında bulunduğu süreleri de ihtiva etmesidir. Daha önce bahsettiğimiz Volcafe Ltd. and Others – Compania Sud Americana de Vapores SA davası esas alındığında HK istifleme ve yükleme operasyonu arasında bir ara olsa bile uygulanacaktır. Öte yandan HK konteyner taşımasında yaygın olan depolama gibi yükleme ve boşaltma limanları sınırlarının dışında olan işlemlere ilişkin meseleleri çözüme kavuşturmaz. Fakat aktarma hususuna ilişkin olarak HK m. 2 ve 4/2 gereği HK tüm taşımaya uygulanacaktır⁸⁴⁴.

3.2.4.2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması

HK, LVK'dan farklı olarak, multimodal taşımaya özel bir atıfta bulunur. HK m.1/6; *“Taşıyanın eşyaları denizyoluyla bir limandan diğerine bedeli karşılığında taşımak için yaptığı bir sözleşme; bununla birlikte, aynı zamanda denizyolundan başka türlerle taşımayı da içeren bir sözleşmenin, denizyolu taşımasıyla ilgili olduğu sürece, Kuralların amaçları kapsamında denizyolu taşıma sözleşmesi olarak kabul edilir.”* ifadesinden, denizyoluyla taşıma ve diğer taşıma türleriyle taşımayı içeren bir sözleşmenin deniz yoluyla taşımayla ilgili olduğu sürece, bu sözleşmenin amaçları doğrultusunda deniz yoluyla taşıma sözleşmesi olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır⁸⁴⁵. Ancak bu durum HK'nın multimodal taşıma sözleşmesinin tamamı için geçerli olduğu anlamına gelmez. HK m.4/1'e göre, taşıyıcının sorumluluk süresi eşyayı teslim aldığı yükleme limanı ile boşaltma limanı arası ile sınırlı olduğundan HK uluslararası multimodal taşımanın deniz ayağına bu sürelerle sınırlı olmak üzere uygulanabilecektir⁸⁴⁶.

⁸⁴⁴ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.59-60.

⁸⁴⁵ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.34-35; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.41.

⁸⁴⁶ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.30; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.34.

3.2.4.3. Rotterdam Kuralları

3.2.4.3.1. Uygulanma Alanı

RK, m.5/1 uyarınca, 5 ila 7. maddelerinde belirtilen belirli koşulların sağlanması koşuluyla taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır⁸⁴⁷. RK'nın uygulama kapsamı açısından, taşıma sözleşmesi RK m.1/1'de *“taşıma ücreti karşılığında taşıyıcının eşyaları bir yerden bir yere taşımayı taahhüt ettiği bir sözleşme”* olarak ifade edilmiştir. RK uyarınca taşıma sözleşmesinin denizyoluyla taşımayı içermesi gerekmekte olup⁸⁴⁸ denizyolu taşımasına ek olarak diğer taşıma türleriyle de taşımayı da kapsayabilecektir⁸⁴⁹.

Eşya kavramı RK m. 1/24'te taşıyanın taşımayı üstlendiği her türlü şey olarak ifade edilmiştir. Bununla birlikte eşyanın taşıyan tarafından veya onun hesabına tedarik edilemeyen paket ve her türlü teçhizat ve konteyneri de içereceği hüküm altına alınmıştır.

RK'nın coğrafi kapsamı ile ilgili olarak, m.5/1' e bakmak gereklidir. RK m.5'e göre, *“Bu Kurallar, teslim alma ve teslim etme yerlerinin farklı ülkelerde olduğu ve deniz taşımasının yükleme limanı ile aynı taşımanın boşaltma limanının farklı ülkelerde bulunduğu hallerde, taşıma sözleşmesi uyarınca, kabul yeri, yükleme limanı, teslimat yeri veya boşaltma limanından herhangi birinin taraf devlette bulunduğu taşıma sözleşmesine uygulanır”*⁸⁵⁰. Herhangi biri ifadesinden açıkça anlaşılacağı gibi, tek bir yerin yeterli olacağı açıktır⁸⁵¹. Kanaatimizce burada yer ifadesi bu yerlerin liman içerip içermediğine dair bir bilgilendirme içermediğinden yerler ifadesiyle birlikte limanlar ifadesinin kullanılması daha yerinde olacaktır. RK m.5/2 uyarınca RK hükümlerinin uygulanması için HK m. 2/2 hükmüne benzer şekilde geminin, taşıyanın, ifa edenlerin, taşıtanın, gönderilenin veya ilgili diğer kimseler vatandaşlığı dikkate alınmaz.

RK'nın hazırlanması sırasında, uygulama kapsamlarını belirlemek için belgesel, sözleşmesel ve ticari olmak üzere uluslararası deniz konvansiyonları altında benimsenen üç ana yaklaşımın olması gerektiği önerilmiştir⁸⁵². Her bir yaklaşımın kendi avantajları ve

⁸⁴⁷ **Thomas, Rhidian:** *“An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties”*, Thomas R. (Ed.), A New Convention for the Carriage of Goods by Sea The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, 2009, s.55.

⁸⁴⁸ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.242-244.

⁸⁴⁹ **Süzel/Damar:** *“Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”*, s.152; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.55.

⁸⁵⁰ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.246-249; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.18-19; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.133; **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.17; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.47.

⁸⁵¹ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.278; **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.17.

⁸⁵² **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.33,252; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.133.

dezavantajları vardır. Belgesel yaklaşım LK ve LVK tarafından benimsenmiştir. Uygulamayı harekete geçirmek için taşıma sözleşmesi tarafından kapsanan belirli türdeki belgelerin düzenlenmesini gerektirir⁸⁵³. Bu yaklaşımın avantajı taşıma endüstrisinin bu yaklaşıma aşina olması ve tahmin edilebilirliği ve istikrarıdır. HK hazırlanırken çalışma grubu tarafından farklı türdeki tekdüze belgelerin ek bir kapsamının gerekli olduğu fark edilmiştir. HK’da uygulama kapsamının charter partiler hariç ‘tüm denizyolu taşıma sözleşmelerine’ uygulanacak şekilde genişletilmesi gerektiği hakkında bir uzlaşma sağlanmıştır. Bu yaklaşım sonradan “sözleşmesel yaklaşım” olarak adlandırılmıştır. Çünkü belirli taşıma sözleşmelerinin hariç tutulması ile birlikte, uygulanması için eşya taşıma sözleşmesinin varlığını gerektirmektedir⁸⁵⁴. Sözleşmesel yaklaşımın bir dezavantajı “taşıma sözleşmesi” ve “hariç tutulan sözleşmelere” ilişkin muhtemel tanımlama sorunlarına yol açmasıdır⁸⁵⁵. RK’nın hazırlanması sırasında önerilen ticari yaklaşım düzenli hat taşımacılığındaki tüm sözleşmelere emredici olarak uygulanır. RK hükümleri, RK m.6/1 uyarınca, “*ilan veya benzeri yollarla kamuya teklif olunan ve belirli limanlar arasında düzenli tarife altında aleni zaman çizelgelerinde belirlenmiş sefer günlerine uygun olarak işletilen gemilerle gerçekleştirilen taşımacılık hizmeti olarak adlandırılan düzenli hat taşımacılığı kapsamındaki charter parti ve geminin veya geminin herhangi bir kısmının kullanımına ilişkin diğer sözleşmelere uygulanmaz*⁸⁵⁶. ” RK m.6/2’de “ *düzenli hat taşımacılığı niteliğinde olmayan taşımalara geminin veya belirli bir kısmının kullanımına ilişkin taraflar arasında charter parti veya başka bir sözleşme bulunmadıkça ve taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmedikçe uygulanmaz.*” ifadesinden RK’nın uygulama kapsamına ilişkin olarak sözleşmesel ve belgesel yaklaşım bir arada benimsendiğini anlamaktayız.⁸⁵⁷

⁸⁵³ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.33.

⁸⁵⁴ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.33.

⁸⁵⁵ Bununla birlikte, ortaya çıkabilecek sorulardan biri sözleşme deniz yoluyla taşımayı içerirken gerçekte, eşyanın hiçbir zaman deniz yoluyla taşınmayıp sözleşmenin ihlal edilerek başka taşıma türleri ile taşınması durumunda ne olacağıdır. RK’da sözleşmesel yaklaşım benimsediğinde asıl taşıma yerine taşıma sözleşmesine bakılmalıdır. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.134-135; **Baatz/Debattista/Lorenzon/Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.16.

⁸⁵⁶ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.252; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.19; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.136-137; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.57.

⁸⁵⁷ Uygulama kapsamını belirlemeye gelince, UNCITRAL III. Çalışma Grubu, uygulama kapsamını taşıma belgesine dayanan yaklaşım, taşıma sözleşmesine dayanan yaklaşım ve ticari yaklaşım olmak üzere üç ana yaklaşım üzerinde temellendirmiştir. Taşıma sözleşmesine dayanan yaklaşım RK’nın uygulanmasında taşıma belgesinin temel alındığı yaklaşımdır. Sözleşmeye dayanan yaklaşım taraflar arasında ne tür bir sözleşme yapıldığına ticari yaklaşım taşıma sözleşmesinin ne tür bir ticaret yapılması için akdedildiğine odaklanmaktadır. Bkz. **Ünan, Samim:** “*The Scope Of Application of Rotterdam Rules And Freedom of Contract*”, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea An Appraisal of the Rotterdam Rules, Editör: Dr. Meltem Deniz Güner-Özbek, Springer, 2011, s.89; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.174.

RK'nın uygulanması için taşıma belgesinin tanzim edilmesi zorunlu olmayıp, RK devredilebilir ve devredilemez taşıma belgeleri, elektronik taşıma belgeleri dâhil tüm taşıma belgelerine uygulanabilecektir⁸⁵⁸. Bununla birlikte RK m.8/a'ya göre “*taşıyanın ve taşıtanın istemi ile elektronik taşıma kaydı kullanılabilecek ve geleneksel taşıma kaydında bulunması gerekenler elektronik taşıma kaydında bulunabilecektir.*”

RK m.79/1'de görüleceği üzere taşıyanın ve denizde ifade edenin sorumluluğuna ilişkin hükümleri emredici olarak düzenlemiş, bu sorumluluğu doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran veya sınırlandıran şartların geçersiz olacağına hükmetmiştir⁸⁵⁹.

3.2.4.3.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması

LK ve LVK palangadan palangaya, HK limandan limana uygulanırken, RK uygulamasını kapıdan kapıya taşımayı kapsayacak şekilde genişletmiştir⁸⁶⁰. Kapıdan kapıya taşıma multimodal taşıma ile yakın ilişkilidir. RK uyarınca taşıyanın emredici sorumluluğuna ilişkin hükümler eşyayı teslim aldığı an ile teslim ettiği an arasında uygulanabilecek olup, bu zaman zarfı kapıdan kapıya (door to door) olarak isimlendirilmiştir.

RK'nın taşıma sözleşmesi ilişkin tanımındaki “kısmen” terimi, başka bir taşıma türü ile de taşımayı mümkün kıldığından⁸⁶¹, taşıma sadece denizyolu taşımasından ibaretse sözleşmenin kapsamı tekil olabilir veya aynı sözleşme denizyolu taşımasının öncesinde veya sonrasında başka bir taşıma içeriyorsa sözleşmenin kapsamı multimodal olarak değerlendirilebilir⁸⁶². Diğer bir deyişle, RK kapsamını denizyolu taşımasının öncesinde veya sonrasında diğer taşıma türlerinin kullanıldığı multimodal taşıma sözleşmesine uygulanabilecektir.

RK'nın taşımanın sadece deniz aşamasına değil, taşıma farklı taşıma türlerinde yapılmışsa taşıma sözleşmesinin tüm aşamalarına uygulanabilecek olması ve kapıdan kapıya taşımaları kapsaması taşıma türleri ve bu taşımaları düzenleyen konvansiyonlar ile arasında çatışma ihtimalini doğuracaktır⁸⁶³. Bu durum, RK'nın multimodal taşımalar için 26. ve 82.

⁸⁵⁸ **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.231; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.57.

⁸⁵⁹ RK m.79: Aksine düzenleme bulunmadıkça, taşıma sözleşmesindeki taşıyan veya denizde ifa edenin konvansiyonda düzenlenen borçlarını doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran veya sınırlandıran, bu kişilerin konvansiyonda düzenlenen borçlarını yerine getirmemesinden doğan sorumluluğunu doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran veya sınırlandıran, taşıyan ya da 18. maddede belirtilen kişiler lehine, sigortadan kaynaklanan menfaatin devredilmesine yönelik şartlar geçersizdir.

⁸⁶⁰ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.334.

⁸⁶¹ **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.15.

⁸⁶² Uygulama kapsamında önemli bir tanımlama vardır; denizyolu aşaması diğer taşıma türleriyle birleştirilebilir. Deniz taşımacılığı mutlak bir zorunluluk iken, diğer taşıma türleri uygulanabilir. Ancak zorunlu değildir. Bu, her zaman bir deniz aşaması içeren ‘deniz artı’ bir yaklaşımı yansıtır, ancak başka taşıma yöntemleri de eklenebilir. Bkz. **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.175; **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.16.

⁸⁶³ **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.231.

maddelerdeki gibi özel hükümler koyarak, diğer taşıma konvansiyonlarıyla olabilecek çatışmalara çözüm üretme zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır.

82. madde ile 26. madde arasında doğru bir bağlantı kurmak için, bu maddeler arasındaki ayrımın dikkate alınması gerekir. 26. madde, bir konvansiyon çatışması hükmü olarak düşünülmüştür. 82. madde yalnızca RK yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükte olan konvansiyonlara atıf yaparken, 26. madde gelecekteki uluslararası konvansiyonları düzenlemektedir 26. ve 82. maddelerin hangi sırayla ele alınması gerektiği ile ilgili olarak, 26. maddenin ilk önce gelmesi gerektiği ifade edilmektedir, çünkü ilk kabul edilen madde budur ve 82. madde, 26. maddeye tamamlayıcı olarak konulmuştur⁸⁶⁴. Ancak, bu maddeler birlikte değerlendirilmelidir.

RK m.26 denizyoluyla taşıma safhası haricindeki taşıma safhalarında ortaya çıkan eşya zararları hakkında tek tip sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarılama sorumluluk sistemini benimsemekte, tekil taşımaya ilişkin diğer konvansiyonlarla ortaya çıkabilecek ihtilafları önlemeye çalışmaktadır. Eşyaya ilişkin zarar taşıyanın sorumlu olduğu zaman dilimi içerisinde lakin eşyanın gemiye yüklenmesinden önce veya gemiden boşaltılmasından sonra oluşmuşsa RK m.26'daki diğer şartların da gerçekleşmesi ile zararın meydana geldiği taşıma türünü düzenleyen taşıma konvansiyonu uygulama alanı bulacaktır⁸⁶⁵. Bununla birlikte ülkede şayet iç su yolu, karayolu ve demiryolu taşımaya uygulanabilecek yürürlükte bir konvansiyon yoksa RK bu taşıma türlerini de uygulama kapsamına alacaktır.

Burada ortaya çıkabilecek sorulardan biri, zarar yeri belirlenemediğinde, zarar taşımanın farklı aşamalarında meydana geldiğinde, ya da kademeli geliştiğinde, örneğin yüklemenden önce başlayan ve daha sonra artan bir zarar ya da gemiye yüklendikten sonra başlayan ve boşaltmadan sonra artan bir zarar olduğunda ne olacağıdır. Bu durumda, herhangi bir uluslararası düzenlemenin sorumluluk, sınırlama ve zamanaşımı ile ilgili belirli hükümlerine izin veren 26. madde uygulanamaz⁸⁶⁶. Bu nedenle, yeri belirlenemeyen veya kademeli gelişen bir zarar durumunda, taşıma sözleşmesine RK uygulanacaktır 26. madde, yalnızca yükleme öncesi ve yükleme işleminden sonra meydana gelen yeri belirlenmiş bir zarar geçerlidir. RK yeri belirlenmiş zarar durumunda tekil taşımaya ilişkin düzenlemelerin uygulanacağını belirterek olabildiğince çok sayıda düzenlemeyi sözleşmeye dahil etmek istemektedir. UNCITRAL Çalışma Grubu oturumları sırasında, 26. maddenin kapsamını

⁸⁶⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.170-171.

⁸⁶⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.30; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.160-161; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.160; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.56.

⁸⁶⁶ **Diamond:** *"Rotterdam Rules"*, s.456; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.161.

ulusal mevzuatı da kapsayacak şekilde genişletmek için öneride bulunulmuş, ancak sonuç olarak zorunlu ulusal yasaya atıfta bulunulması reddedilmiştir⁸⁶⁷. Buradaki düzenleme ifadesi “konvansiyon” teriminden daha fazlasını ifade etmektedir 26. maddedeki “uluslararası düzenleme” ve 82. maddedeki “uluslararası konvansiyon” terimleri aynı anlama gelmemekte olup, “uluslararası düzenleme” terimi bölgesel bir ekonomik kuruluş tarafından geliştirilen düzenlemeleri de kapsamaktadır.

RK diğer taşıma türleriyle eşya taşımayı düzenleyen uluslararası konvansiyonlar ile yaşanabilecek ihtilafları çözmek amacıyla, 82. maddeyi içermektedir⁸⁶⁸. 82. madde uyarınca, MK, CMR, COTIF-CIM veya CMNI gibi ilgili uluslararası konvansiyonlar taşımanın herhangi bir safhasında geçerli iken, herhangi bir çatışma durumunda diğer taşıma türlerine uygulanacak olan konvansiyonların uygulanma şartları varsa, RK bu konvansiyonların hükümlerine tabi olacaktır⁸⁶⁹. Bu noktada RK’nın diğer konvansiyonlarla çatışan tüm hükümlerinin mi yoksa sadece eşyaya ilişkin zarar durumunda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin mi uygulanacağı sorusu ortaya çıkabilir. Kanaatimizce burada RK çatışan tüm hükümler için geçerli bir kural öngörmüş olup bunu sadece taşıyanın sorumluluğu ile ilgili hükümlerle sınırlamak konvansiyonun amacına aykırı düşecektir⁸⁷⁰.

⁸⁶⁷ 26. Maddenin ulusal yasaları da kapsayacak şekilde genişletilmesinin reddedilmesinin ardından, sorumluluğun sınırlandırılması konusunda bazı endişeler dile getirilmiştir. Farklı yargı yetkilerinde, örneğin ulusal karayolu taşımacılığı için CMR sınırı kabul edilmiş ve kapıdan kapıya taşımanın karayolu aşaması esnasında kayıp ya da hasarın meydana geldiği bir durumda Konvansiyonun uygulanmasının, talep sahibinin haklarını önemli ölçüde azaltabileceği belirtilmiştir. Burada, 26. maddede ulusal kanunlara neden atıf yapılmadığına dikkat çekmek önemlidir. Aslına bakılırsa, tek tip sistemi oldukça olumsuz bir şekilde etkileyebilirdi, çünkü üye ülkelerin herhangi bir zaman Rotterdam Kurallarının üzerinde geçerli olacak denizyolu taşımasından başka taşıma türlerinin uygulandığı yeni taşıma yasaları çıkarmasına yol açabilir ve daha da kötüsü, bunlar diğer devletler tarafından kolay bir şekilde bilinmeyebilirdi. Ayrıca, zorunlu ulusal yasaya atıfta bulunulduğu takdirde bir bütün olarak Konvansiyonun tek tip ve öngörülebilir yapısının büyük ölçüde bozulacağı belirtilmiştir. Ayrıca gönderenler ile taşıyıcılar açısından faaliyetlerini hangi sorumluluk düzenlemesinin yöneteceğini belirleme açısından bir belirsizlik yaratacaktır. Bkz. **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.162-163; **Berlingieri: An Analysis Of Two Recent Commentaries Of The Rotterdam Rules**, s.4-5.

⁸⁶⁸ **Kara: Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, s.50-51; **Kuyucu, Gülfer: Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2010, s.27; **Hoeks: Multimodal Transport Law**, s.279.

⁸⁶⁹ **Hancock: “Multimodal Transport Under The Convention”**, s.48; **Colebunders: Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime**, s.30; **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.171; 82. maddeye göre, ilgili uluslararası konvansiyonlar ve bu konvansiyonlara sonradan yapılmış değişiklikler de dahil olmak üzere, RK’nın yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükte olması gerekmektedir. Dolayısıyla 82. madde, Konvansiyonun yürürlüğe girmesinden sonra yürürlüğe girmiş olan konvansiyonlarda geçerli değildir. Bkz. **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.177-178.

⁸⁷⁰ Berlingieri burada, eşyalardaki zarara ilişkin taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen konvansiyonlar tanımlanmasının, maddenin kapsamını sınırlamak anlamına gelmediğini, yalnızca konvansiyonların genel amacını tanımladığını belirtmektedir. Kaldı ki uluslararası konvansiyonların listesine bakıldığında, hepsi de deniz, hava, karayolu, demiryolu veya iç su yolu ile taşınan eşyalara ilişkin zarar durumunda taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemektedir. Bkz. **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.171-172.

Bir diğer ele alınması gereken husus RK'nın diğer denizyoluyla taşımaya ilişkin konvansiyonlar karşısındaki durumudur. RK LK, LVK ve HK gibi denizyoluyla uluslararası eşya taşınmasıyla ilgili olup, bu konvansiyonların temel unsurlarını içermektedir ve benzer düzenlemelere sahiptir⁸⁷¹. RK'nın 89. maddesi fesih yaklaşımını uygulamakta ve LK, LVK ve HK'ya taraf olan bir ülkenin, RK'ya onaması, kabul etmesi, onaylaması veya tasdik etmesi ile beraber bu konvansiyonları feshetmesini gerektirmektedir⁸⁷². 89. madde genel olarak HK m.31/1 ile aynı yaklaşımı benimsemiş ve ülkeler arasında herhangi bir yasal boşluk oluşmasını önlemek amacıyla Konvansiyonun yürürlüğe girmesi ile birlikte denizyoluyla uluslararası eşya taşımacılığına ilişkin önceki sözleşmelerin feshini şart koşmuştur⁸⁷³. Ancak, üye ülkelerin önceki sözleşmelerin feshedilmesini yeni konvansiyonun yürürlüğe girmesinden itibaren beş yıla kadar ertelemelerine izin veren HK m.31/4 hükmüne bu konvansiyonda yer verilmemiştir.

3.2.5. İç Suyoluyla Eşyaların Taşınması Sözleşmesine İlişkin Budapeşte Konvansiyonu

3.2.5.1. Uygulanma Alanı

CMNI, iç su yolu taşınmasını düzenlemektedir. Eşyaların yüklendiği veya teslim alındığı yer ile boşaltıldığı veya teslim edildiği yerin en az birinin üye devlet olduğu herhangi bir taşıma sözleşmesine uygulanır. CMNI uyarınca, taşıma sözleşmesi, bir taşıyıcının iç su yolu yoluyla eşya taşımak için navlun ödemesini üstlendiği her türlü sözleşme olarak tanımlanır⁸⁷⁴. CMNI'nin kabul edildiği 2000 yılına kadar, iç su yollarında eşya taşımacılığında kullanılacak uluslararası bir konvansiyon bulunmamaktaydı. Bu konvansiyon iç su yolu taşımacılığında uluslararası sözleşme sorumlulukları için yeknesak bir kurallar dizisi sunmuş ve 15 ülke tarafından onaylanmıştır⁸⁷⁵. CMNI taşıma sözleşmesi gereği taşımanın başladığı veya bittiği yerin en az bir tanesinin konvansiyona taraf olduğu herhangi bir taşıma sözleşmesine uygulanır⁸⁷⁶. CMNI m.1/1 uyarınca taşıma sözleşmesi, bir taşıyıcının, iç su yolu

⁸⁷¹ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.2.

⁸⁷² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.171.

⁸⁷³ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.178.

⁸⁷⁴ **Marin:** *"The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of Goods During Multimodal Transport"*, s.6-7.

⁸⁷⁵ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.31; Hali hazırda CMNI'ya Taraf 15 ülke vardır ve bu ülkeler aynı zamanda Avrupalı üyelerdir. Bu ülkeler Belçika, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Fransa, Almanya, Macaristan, Lüksemburg, Moldova, Hollanda, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovakya ve İsviçre olarak sayılabilir. Bkz. **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.55; Hali hazırda CMNI'ya Taraf 15 ülke vardır ve bu ülkeler aynı zamanda Avrupalı üyelerdir. Bu ülkeler Belçika, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Fransa, Almanya, Macaristan, Lüksemburg, Moldova, Hollanda, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovakya ve İsviçre olarak sayılabilir.

⁸⁷⁶ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.59.

yoluyla eşya taşımayı navlun karşılığında üstlendiği her türlü sözleşmedir. CMNI'nin uygulama kapsamı yükleme limanından boşaltma limanına kadardır⁸⁷⁷.

Taşıyıcının, fiili taşıyıcının veya taşıyıcının yardımcılarının sorumluluğunu kaldıran, sınırlayan veya artıran, ispat yükünü değiştiren, CMNI'da öngörülen zamanaşımı sürelerini kısaltan herhangi bir sözleşme hükmü geçersiz olacaktır⁸⁷⁸

3.2.5.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması

CMNI, multimodal taşıma hususunda herhangi bir hüküm ihtiva etmese de CMNI m. 1/1 ve 2/1 hükümleri multimodal etkiye sahip hükümler olarak görülebilir⁸⁷⁹. Ancak bazı yazarlar, multimodal taşıma sözleşmelerinin ücret karşılığında eşyaların iç su yolu ile taşınmasından ibaret olmadığı gerekçesiyle, CMNI'nın multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanamayacağı kanaatindedir⁸⁸⁰. Diğer bir yorum, CMNI'nın multimodal esaslı iç su taşımaya uygulanmasıdır. Konvansiyon, böylelikle taşımayı gerçekleştirmek için bir veya iki farklı taşıma türü ekleyen sözleşmeler hariç olmak üzere, tüm uluslararası iç su yolu taşımalarına uygulanacaktır.

CMNI m.2/2 konvansiyonun uygulama kapsamını birtakım katı koşulların gerçekleşmesine bağlı olarak eşyaların deniz yoluyla taşınmasına genişletmektedir⁸⁸¹. Taşıma sözleşmesi aynı gemi tarafından yerine getirilmelidir. Aksi takdirde CMNI Sözleşmesi geçerli olmayacaktır. Deniz taşıması ilgili bir konişmento düzenlendiğinde ve taşımanın deniz yolu ayağı, iç su yolu ayağından daha büyük bir mesafeyi kapsadığında, CMNI uygulanamaz⁸⁸².

3.2.6. Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon

3.2.6.1. Uygulanma Alanı

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa karayolu taşıması o kadar büyümüştür ki eşyaların taşınması için bir düzenlemenin gerekli olduğu anlaşılmıştır⁸⁸³. 19 Mayıs 1956'da eşyaların karayoluyla taşınmasında taşıyıcının sorumluluğunu ve taşımada kullanılan belgeleri yeknesaklaştırmak amacıyla CMR kabul edilmiş ve uluslararası karayolu taşımacılığını

⁸⁷⁷ **Marin:** "The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of Goods During Multimodal Transport", s.7.

⁸⁷⁸ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.60.

⁸⁷⁹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.59.

⁸⁸⁰ Bu görüş çoğunlukla Alman yazarlar tarafından desteklenmektedir ve büyük olasılıkla Alman yasalarının multimodal taşıma sözleşmesine ilişkin düşüncelerinden etkilenir. Bkz. **Hoeks:** "Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door to door under the UNCITRAL Draft instrument", s.263-264.

⁸⁸¹ Bu koşullar şunlardır: Taşıma sözleşmesinin amacı MADDE 2(1) CMNI'da belirtilen koşullar altında hem iç sularda hem de deniz düzenlemelerinin uygulandığı sularda, aktarma yapılmaksızın eşyaların taşınmasıdır. Yürürlükteki bir deniz hukuku uyarınca konişmento düzenlenmediği veya deniz düzenlemelerinin uygulandığı sularda seyahat edilecek mesafe daha büyük olmadığı sürece uygulanır.

⁸⁸² Ancak iç su yolu ayağı coğrafi açıdan daha uzun olduğunda, CMNI deniz taşıması ayağına da uygulanacaktır.

⁸⁸³ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.91.

düzenlemeye başlamıştır⁸⁸⁴. CMR karayolu ile eşyaların taşınmasına ilişkin uluslararası sözleşmelere emredici olarak uygulanır ve uygulanması için taşıma belgesinin oluşturulması zorunlu değildir⁸⁸⁵. CMR'nin tarafları, büyük ölçüde Avrupa ile ve Orta Doğu'dadır⁸⁸⁶. Türkiye Cumhuriyeti, 07.12.1993 gün ve 3939 sayılı “CMR Konvansiyonuna ve Bu Konvansiyona İlişkin Ek Protokole Katılınmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun” ile uygun bularak CMR'ye taraf olmuştur⁸⁸⁷.

CMR m.1'e göre bu konvansiyon, ücret karşılığında karayolu taşımasının yapıldığı, eşyaların teslim alınacağı ve teslim edilmesi için sözleşmede belirlenmiş yerlerin, tarafların ikamet yeri ve uyuşuna bakılmaksızın en az birinin sözleşme yapılan ülke olmak üzere, iki farklı ülkede yer aldığı tüm sözleşmelere uygulanacaktır⁸⁸⁸. Nitekim Yargıtay bir kararında

⁸⁸⁴ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.3; **Arkan:** “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri”, s.398; **Arkan, Sabih:** “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşıma Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, s.1-31; s.7-8; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.34 vd; **İmrak:** *Karayolu Taşımacılığında CMR'ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.13; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.41; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.27.

⁸⁸⁵ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.29.

⁸⁸⁶ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.91; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.298; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.27; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.54-55; Arnavutluk, Ermenistan, Avusturya, Azerbaycan, Belarus, Belçika, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İran (İslam Cumhuriyeti), İrlanda, İtalya, Ürdün, Kazakistan, Kırgızistan, Letonya, Lübnan, Litvanya, Lüksemburg, Malta, Moğolistan, Karadağ, Fas, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Moldova Cumhuriyeti, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Suriye, Tacikistan, Eski Yugoslav Makedonya Cumhuriyeti, Tunus, Türkiye, Türkmenistan, Ukrayna, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Krallığı, Özbekistan CMR'ye taraftır.

⁸⁸⁷ Türkiye 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla CMR Konvansiyonuna katılmıştır. 05.07.1978 tarihli protokole ise sözleşmenin 47. Maddesine ihtirazi kayıt konulmak suretiyle taraf olmuştur. Bkz. **Yetiş:** *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorululuktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.3; CMR m.47: MR m.47 uyarınca: “Bu Sözleşme tefsir ve uygulaması ile ilgili olarak iki veya daha fazla Akit Taraf arasında çıkacak ihtilaflar, müzakere veya başka bir yolla halledilemediği takdirde, ilgili Akit Taraflardan birinin istemi üzerine Uluslararası Adalet Divanına havale olunabilir.”

⁸⁸⁸ **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport§ 2 Huckepack-Beförderungen: Art. 2 CMR*, Knr. 25-29; **Arkan:** “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, s.12; **Hein:** *MüKoBGB/Martiny Rom I-VO Art.5*, Knr.142; **Marin:** “The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of Goods During Multimodal Transport”, s.5; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.50-51; **Wit:** *Multimodal Transport: Carrier liability and Documentation*, s.92; “Yükleme ve teslim yerleri Türkiye ve Fransa olup, her iki ülke de taraf durumunda bulunmakla, 1'inci maddesi uyarınca uyumsuzluk, CMR hükümleri kapsamındadır. Dolayısıyla uyumsuzluğa, TTK'nın konuya ilişkin hükümleri değil, CMR hükümlerinin uygulanması gerekir. Bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.27; “...Zira, uyumsuzluk konusu taşıma, uluslararası nitelik taşımaktadır. Karayolu ile milletlerarası taşımacılıkta yeknesak bir düzenleme oluşturmak amacıyla düzenlenen <Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi'ne (CMR) Türkiye'de 14.12.1993 gün ve 21788 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 3939 Sayılı Yasa ile katılmayı kabul etmiştir. CMR'nin kapsamını belirleyen 1. maddesi uyarınca bu sözleşme, yükleme ve teslim için belirlenen yerin en az birisi akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgah ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır. Ayrıca, somut olayda taşıma senedinde de açıkça CMR kaydı mevcuttur. Bu durum karşısında, dava konusu uyumsuzluğun CMR hükümlerine tabi olduğu, anılan sözleşme hükümlerine göre çözümlenmesi gerekeceği dikkate alınmadan karar verilmesi doğru değildir...” Bkz. Yarg. 11. H.D., E: 2004/7638; K: 2005/4531, K.T.:02.05.2005, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2004-7638-k-2005-4531-t-02-05-2005-yargitay-11->

taşıma Almanya ile İstanbul arasında yapıldığı için uyumsuzluk Türkiye içindeki taşımada olsa bile, CMR hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir⁸⁸⁹. Bununla birlikte taşıma iki farklı ülkede gerçekleştirilmemesine rağmen, taraflar aralarında ortaya çıkabilecek ihtilaflara CMR'nin uygulanabileceğini kararlaştırabilirler⁸⁹⁰.

Burada, CMR'nin 1. maddesi tam anlamıyla tüm taşımanın sadece karayoluyla değil, çoğunlukla karayoluyla veya en azından karayolunda geçen bir aşamaya sahip olması gerektiğini ifade etmektedir⁸⁹¹. Karayolunun tanımı CMR'de yer almamaktadır. KTK m.3'te “*Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.*” şeklinde tanımlanmıştır. Kanaatimizce karayolu ifadesi bu tanımdan daha geniş yorumlanmalı, zemini asfalt, beton veya ham toprak olan yollar da bu kapsamda değerlendirilmeli, karayolu ile taşımanın gerçekleştirilmesi için daimi olmayan bir zaman diliminde özel mülke ait güzergâhta seyredilmesi taşımanın karayolu taşıması olduğu gerçeğini değiştirmemelidir.

CMR taşımanın kara taşıma aracı vasıtasıyla karayolundan gerçekleştirildiği taşımalara uygulanmaktadır. Kara taşıma aracı, CMR m.1/2 uyarınca 19.09.1949 tarihli Karayolu Taraflığı Anlaşması m.4'de düzenlenen, motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorkları ifade etmektedir⁸⁹². Bununla birlikte kanaatimizce CMR'deki bu

hukuk-dairesi-karari/535158/ , (E.T.: 04.07.2020); “...Türkiye Cumhuriyeti bakımından 4.1.1995 tarihinde yürürlüğe giren ve yaygın biçimde “CMR Anlaşması (Konvansiyonu)” diye anılan Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyat İçin Mukavelenin 1/1 maddesi hükmü uyarınca, bu sözleşme, yükleme ve teslim için belirlenen yerin en az biri sözleşme tarafı (akit) ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her sözleşmeye uygulanacaktır. Bu durumda, varma yeri olan Irak Devleti, CMR Konvansiyonu'na taraf olmasa bile Türkiye'nin Ökidi bulunması bu konvansiyonun hükümlerinin uygulanması için yeterlidir. Konvansiyonun 2/1 maddesi ile taşımanın kara dışında yollar ile kısmen taşınması halinde dahi bu sözleşme taşımanın tümü için uygulanacağı öngörülmüştür...” Bkz. Yarg. 11. H.D., E: 2003/6196; K: 2004/567, K.T.:22.01.2004, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2003-6196-k-2004-567-t-22-01-2004-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/626243/>, (E.T.:08.07.2020)

⁸⁸⁹ Y. 11. HD. 01.11.201- E.9735/ K.14780 bkz. Eriş: Taşıma Hukuku, s.128.

⁸⁹⁰ **Karan:** CMR Şerhi, s.21; **Akıncı:** Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, s.33; “...Ancak, kısa adı CMR olan ve ülkemizin de 1995 yılında taraf olmasıyla Anayasa'nın 90/5 maddesi hükmüne göre kanun hükmünde bulunan “Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi'nin” yasa olarak uygulanabilmesi için gerekli şartlardan birisi de eşyanın teslim edildiği yer ile bunların gönderildiği yerin iki ayrı devlet sınırları içerisinde bulunması ve devletlerden en az birisinin de CMR'ye taraf olması gerekir. Bu itibarla bir yurtiçi taşımasında CMR hükümleri bir yasa hükmü olarak uygulanamaz ise de, dava konusu olayda olduğu gibi CMR hükümlerinin yurtiçi bir taşımada da uygulanmasının sözleşme olarak taraflarca kabulü mümkündür. Ancak, bu halde CMR hükümleri sadece sözleşme hükmü olarak hüküm ifade edeceğinden, bu sözleşme hükümleri TTK'nun taşımaya ilişkin emredici hükümlerine aykırı olmamak kaydıyla geçerli olabilecektir. TTK'nun emredici mahiyette bulunan 766 ncı maddesiyle taşıyıcının mesuliyetinin önceden hafifletilmesi veya kaldırılması neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüz olacağından dava konusu olay bakımından taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan CMR hükümleri geçerli olmayacaktır...” Bkz. Yarg. 11. H.D., E: 2003/13744; K: 2003/12152, K.T.:26.12.2003, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2003-13744-k-2003-12152-t-26-12-2003-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/437422/>, (E.T.: 15.07.2020)

⁸⁹¹ **Ramming:** Hamburger Handbuch Multimodaler Transport§ 2 Huckepack-Beförderungen: Art. 2 CMR, Knr.32; **Koller in Prölss/Martin:** Knr.6.

⁸⁹² **Aydın:** CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, s.16; **Misili:** Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi Ve Eşya Kavramı, s.73.

sınırlama taşıma sözleşmesinin ruhuna aykırıdır. Zira taşıma sözleşmesinde hangi aracın kullanıldığı önemsiz olup, önemli olan eşyanın bir araç vasıtasıyla yer değiştirmesidir. Dolayısıyla karada hareket etme kabiliyetine sahip her türlü araç bu kapsamda değerlendirilmeli ve CMR uygulanabilmelidir⁸⁹³. Uygulama kapsamını genişletmek için CMR m.2'nin ihdas edildiği göz önüne alındığında bu yönde bir sınırlamanın yerinde olmadığı görülmektedir.

Taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcı sayıldığı durumlar dışında taşıma işleri komisyoncusunun yaptığı sözleşmeler CMR kapsamında değildir⁸⁹⁴. Taşıt kira sözleşmeleri, uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalar, cenaze taşımaları ve taşınma eşyası taşımaları da CMR kapsamında değildir⁸⁹⁵. Bununla birlikte, tehlikeli eşya olarak adlandırılan kimyevi ve nükleer maddelerin taşınması CMR m.1'deki diğer koşulların sağlanması durumunda mümkündür⁸⁹⁶.

CMR, hükümleri doğrudan veya dolaylı olarak kendi kurallarını değiştiren herhangi bir şartın geçersiz olacağını açıkça belirtmektedir⁸⁹⁷. Ancak böyle bir şartın geçersizliği sözleşmenin tamamının geçersiz olduğu anlamına gelmemektedir⁸⁹⁸.

3.2.6.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanması

Multimodal taşıma sözleşmelerinin neredeyse tamamında yer alan karayolu ile taşıma multimodal taşımada önemli bir rol oynamaktadır. Genellikle, deniz veya havaalanları, depolar, tren istasyonları vb. gibi altyapı merkezlerine eşya taşımak için tek seçenek kara yoludur⁸⁹⁹. CMR'nin multimodal taşımada karayolu taşıma aşamaları için geçerli olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir. CMR'nin multimodal taşımaya uygulanabilirliğine ilişkin en büyük yorumlama konusu, *"Bu konvansiyon, eşyaların karayolu ile taşınmasına ilişkin her sözleşme için geçerli olacaktır"* ifadesidir. Bu ifadenin; "a)

⁸⁹³ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.49-50; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.201-202.

⁸⁹⁴ **Karan:** *CMR Şerhi*, s.23.

⁸⁹⁵ **Koller in Prölss/Martin:** Knr.6; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.23-24; **Adıgüzel:** Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.24; **Arkan:** 'Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme)', s.402; **Aydın:** *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, s.12; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.24-26; **Karan:** *CMR Şerhi*, s.24; **Misili:** *Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi Ve Eşya Kavramı*, s.74-76.

⁸⁹⁶ Nitekim silahlar da hukuka uygun olmak koşuluyla CMR uyarınca taşınabilecektir. Aksi takdirde böyle bir taşıma yok hükmünde sayılacaktır. Bkz. **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.24.

⁸⁹⁷ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.92; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.148; "Taşıma sözleşmesi, CMR hükümlerinin doğrudan ve dolaylı olarak ihlal edemez. Bu durumda, sözleşme hükümleri değil de, sadece CMR hükümleri uygulanır. (Y. 11. HD. 03.07.2009- E.7321/ K.8215)" bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.243; " Eşya taşıma sözleşmesinin, CMR hükümlerini doğrudan ve dolaylı olarak ihlal eden hükümleri, tarafları bağlayıcı kabul edilmez. (Y.11. HD. 03.07.2009 – E.7321 / K.8215)" bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.345.

⁸⁹⁸ **Koller in Prölss/Martin:** Knr.7.

⁸⁹⁹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.28.

Karayolu ile taşımanın ulusal ya da uluslararası olup olmadığına bakılmaksızın, multimodal taşıma sözleşmesi uluslararası olduğu sürece, CMR multimodal taşımada kullanılan karayolu taşıma safhası için geçerlidir⁹⁰⁰. b) Karayolu ile taşıma ayağı uluslararası nitelikte ise, CMR multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu ayağına uygulanabilecektir⁹⁰¹. c) CMR, multimodal taşımanın herhangi bir kısmı için geçerli değildir çünkü multimodal taşıma sözleşmesi, eşyaların karayoluyla taşınması için bir sözleşme değildir.” olmak üzere üç farklı görüşü barındırdığı belirtilmektedir.⁹⁰²

CMR m.1/1’de “eşyanın karayolu ile taşınmasına ilişkin sözleşme” ifadesinin lafzi yorumlanması sonucu ortaya çıkan CMR’nin yalnız karayolu ile eşya taşıma sözleşmelerinde uygulanabileceği, multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanamayacağına ilişkin görüş, multimodal taşımanın karayolu kısmına CMR’nin uygulanmaması CMR’nin emrediciliği ile bağdaşmayacağından ve CMR m.2 ile CMR’nin karayolu haricindeki taşıma türleri ile ilişkisi kati biçimde belirlendiğinden isabetsizdir⁹⁰³.

Multimodal uygulama kapsamına ilişkin açık bir hüküm CMR m. 2/1.’de bulunmaktadır. Buna göre; “eşya taşıyan bir karayolu aracının, eşyaların araçtan boşaltılmadan, taşımanın bir kısmını denizyolu, demiryolu, iç su yolu ya da havayolu ile taşınmasında yani Ro-Ro taşımacılığıyla birlikte⁹⁰⁴, CMR tüm taşıma için geçerli olacaktır⁹⁰⁵”.

⁹⁰⁰ Hoeks’e göre CMR, CMR m.1 uyarınca uluslararası nitelikteki taşımalara uygulanabileceğinden bu yaklaşım isabetsizdir. Bkz. **Hoeks: Multimodal Transport Law**, s.153-154.

⁹⁰¹ Quantum davasında bu yönde bir hüküm verilmiştir. Dava, hava ve karayolu taşımacılığı ile ilgilidir, ancak hukuki ihtilaf CMR’nin multimodal taşıma sözleşmesine uygulanabilirliği ile ilgilidir. Mahkeme, bir taşıma sözleşmesinin karayoluyla taşımaya izin vermesi halinde, multimodal taşıma sözleşmesinde karayolu ayağı uluslararası nitelikte ise CMR m.1’in uygulanabileceğine hükmetmiştir. Bkz. Quantum Corporation Ltd. and Others v. Plane Trucking Ltd. and Anor, <https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1f62c94e0775e7ef1b0> (E.T.:10.09.2019), **Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws**, s.34-35; Ayrıca Hoeks’de bu görüşe katılmaktadır. Bkz. **Hoeks: Multimodal Transport Law**, s.156.

⁹⁰² **Hoeks: Multimodal Transport Law**, s.148.

⁹⁰³ **Coşkun: Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, s.92

⁹⁰⁴ Eşyanın karayolu aracından boşaltılarak bir gemi, tren veya uçağa yüklenerek yapılan taşıma (lo-lo taşıma), CMR hükümlerinin kapsamı dışında bırakılmıştır. Yolun bir kısmında eşya boşaltılmayarak "karayolu taşıma aracının içinde" kalıyorsa ve eşya kara-taşıma aracı ile birlikte gemi (ro-ro taşıma) veya tren gibi başka bir taşıma aracının içerisinde taşınıyorsa, CMR hükümleri bu tür taşımacılığa da uygulanacaktır. Bkz. **Ramming: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport § 2 Huckepack-Beförderungen: Art. 2 CMR**, Knr.33-37; **Akıncı: Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, s.39-40.

⁹⁰⁵ CMR m.2/1 aynı şekilde şunu beyan eder. “İçinde eşyalar olan taşıma aracı yolculuğun bir bölümünde denizyolu, demiryolu, iç su yolu ya da havayolu ile taşındığı ve eşyaların araçtan boşaltılmadığı durumda, bu konvansiyon yine de tüm taşımaya uygulanır.” Bu hüküm Varşova Konvansiyonunun biraz daha ötesine gitmiştir. Çünkü multimodal taşımayı başka bir taşıma aracının kullanılması, örneğin bir geminin veya uçağın aracı taşıması, ölçüsünde kapsar. Bu, eşyaların Fransa’da İngiltere’ye taşındığında ve yükler boşaltılmadığında tipik bir durumdur. Bununla birlikte, eğer Madde 2’ye göre kayıp ya da hasar münhasıran denizyolu taşımasından dolayı kabul edilen bir eylemden meydana gelir ise taşıyıcının sorumluluğu uygulanabilir deniz konvansiyonu tarafından belirlenir. Böylelikle iki farklı taşıma yöntemi anlamında multimodal taşıma icra edilebile zararı karayolu taşıması esnasında meydana gelmesi ölçüsünde sözleşme yalnız CMR uygulanır. Bkz. **Besong: Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws**, s.41; **Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber HGB § 452**, Knr.58; **Yetiş: Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında**

CMR'nin 2. maddesi, sadece karayolu taşımacılığını değil aynı zamanda bir taşıma türünü başka bir taşıma türünün "üstünde" gerçekleştirildiği taşımayı da düzenlenmektedir⁹⁰⁶. Buna bir örnek olarak, taşımanın bir kısmının bir gemide taşınan kamyon tarafından gerçekleştirildiği karayolu taşımacılığıdır. Kamyonun gemiye hareket halinde gemiye girmesi ve varma limanında hareket halinde gemiden çıkması sebebiyle bu tür taşımaya "Roll on-Roll off" veya kısaca "ro-ro" denir ve madde 2 sadece multimodal taşıma işlemlerinin "ro-ro kısmını" kapsar⁹⁰⁷. Nitekim Yargıtay bir kararında eşyaları taşıyan tırın gemiye yüklendiği ve deniz taşınmasından sonra aynı araç ile kara taşınması yapıldığında, bu taşımanın deniz değil de kara taşınması niteliğinde olup, mahkemenin görevinin de bu çerçeve içinde belirleneceğini ifade etmiştir⁹⁰⁸. Eşya limana indirildikten sonra yeni bir araç ile karayolu ile taşındığında CMR m.2 uygulanamayacaktır⁹⁰⁹. Diğer taşıma türleri ile ilgili belirsizlik CMR'nin uygulama

Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorululuktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s.4, CMR Madde 2(1): "İçinde eşyalar olan taşıma aracı yolculuğun bir bölümünde denizyolu, demiryolu, iç su yolu ya da havayolu ile taşındığı ve eşyaların araçtan boşaltılmadığı durumda, bu konvansiyon yine de tüm taşımaya uygulanır"; **Erdoğan**: CMR Ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu, s.45.

⁹⁰⁶ **Clarke**: International Carriage of Goods by Road: CMR, s.31; **Hoeks**: Multimodal Transport Law, s.199; **De Wit**: Multimodal Transport, s.102; "...davalı T-N'nin sorumluluğu ise, hamule senetlerinde taşımanın CMR'ye tabi olduğu ve tarafların bu konuda anlaştığı; CMR ikinci maddesinde eşyanın üzerinde yüklü taşıtan ayrılmadan deniz, demiryolu ve havada taşınmasının da CMR'ye tabi olmasını elgellemeyeceği ilk taşıyanın sorumlu olacağı; ancak ikinci taşıyanın kusuru ile meydana gelen hallerde CMR 14. madde de talimat alınmasının öngörüldüğünü ve karayolunun kapalı olması nedeniyle mecburen deniz taşımacılığı yapıldığı; olayda taşıyıcı, yardımcı şahsın adamları olan gemi adamlarını bu niteliği ile değil de üçüncü şahıs olarak kabul edilip kusurlu olduklarını ileri sürmek suretiyle TTK'nın 781. maddesi gereğince sorumluluğunun olmadığını iddia etmekte; bilirkişi raporunda davalı D.B. AŞ'nin yükün yansımından doğan zarar için yangının kendi şahsi kusurundan değil, gemi adamlarının kusurundan meydana gelmesiyle mutlak sorumsuzluk halinden yararlanacağı, diğer davalı T-N'nin ise CMR 2. md. nedeniyle mutlak sorumsuzluk halinden yararlanacağından davacıların davalarının reddine karar verilmiştir..." Bkz. Yarg. 11. H.D., E: 1993/6337; K: 1994/4720, K.T.:06.06.1994; <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-1993-6337-k-1994-4720-t-06-06-1994-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/442272/>, (E.T: 22.08.2020); "Dava, davacı sigorta şirketinin sigortalısı ile davalılar arasında yapılan karma taşıma sözleşmesi kapsamında gerçekleşen taşıma esnasında konteynerle yüklü emtianın boşaltılmaksızın konteynerle beraber gemiye yüklenmesi ve sonrasında gemide taşıma esnasında hasarlanmasından kaynaklanmakta olup, uyumsuzluğa CMR m.2 gereği CMR konvansiyonu hükümlerinin uygulanması gerekecektir. (Y.11. HD., 12/11/2014, E.9221/ K.17474)" bkz. **Lale, Muktedir**: Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, Adalet Yayınevi, Ankara 2015, s.102.

⁹⁰⁷ CMR'nin 2/1. maddesi, yüklerin, araçtan boşaltılmamaları kaydıyla, karayolu taşınmasının belli kısımlarında başka taşıma sistemleri ile taşınması durumunda dahi, CMR'nin taşımanın tamamına uygulanabileceğini düzenlemektedir. Bkz. **Ramming**: Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, §2 Huckepack-Beförderungen: Art. 2 CMR, Knr. 24; "Dava Türkiye'den Almanya'ya taşımak üzere davalıya ait Tır'a yüklenen ve yüküyle birlikte dava dışı donatana ait Ro-Ro gemisine yükletilen davacıya ait eşyanın gemide çıkan yangın sonucu araçla birlikte yanarak zayi olduğu iddiasıyla açılmış olup, tır yükü boşaltılmadan Ro Ro gemisine yükletildiğinden uyumsuzluğun CMR hükümlerine göre çözümlenmesi gerekir... (Y.11.HD., 16.09.2013, E.2012 /15448, K.2013/15829) bkz. **Lale**: Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, s.99.

⁹⁰⁸ Y.11. HD. 22.12.2011- E. 2502/ K.17504 bkz. **Eriş**: Taşıma Hukuku, s.120; "... yükün davacı tarafından İstanbul- Belçika arasında taşınmasının taahhüt edildiği, taşımanın bir bölümünün İstanbul- Trieste arasında denizyolu ile yapılmış ise de, yükün kamyon üzerinde ve boşaltılmadan taşınmış olduğu taraflar arasında uyumsuzluk konusu olmadığı gibi dosya kapsamıyla da sabittir. Bu durumda ve CMR'nin 2. maddesinde belirtilenayrık hallerin varlığı iddia ve ispat edilmemiş bulunmakla uyumsuzluğa CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğinde duraksanmamalıdır. (Y.11. HD., 27.03.2013, E.2013 / 4954, K.2013 /6102)" bkz. **Lale**: Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, s.97.

⁹⁰⁹ Y.11. HD. 24.09.2014- E.12615 / K.14376) bkz. **Eriş**: Taşıma Hukuku, s.537

kapsamı hakkında farklı görüşlere olanak tanır⁹¹⁰. CMR bazı durumlar hariç olmak üzere⁹¹¹ eşyaların⁹¹² taşındığı aracın eşyalar araçtan boşaltılmadan deniz, demir yolu, iç suyuolları veya hava ile taşımanın bir parçasında taşınması durumunda, tüm taşıma için geçerli olacaktır⁹¹³.

Taraflar, kullanılacak taşıma türünü belirtmeden multimodal bir sözleşme akdederlerse, bu sözleşme, sözleşmenin tamamen veya kısmen karayolu ile gerçekleştirilmesine izin verdiği sürece, eşyaların karayolu ile taşındığı kısım için CMR'nin uygulanabileceği kabul edilecektir⁹¹⁴. BGH bir kararında CMR'nin Almanya'dan Rotterdam'a taşımanın karayolu ayağına uygulanacağı ve eşyalar tekerleklerin üstünden alındığı için denizyolu ayağına uygulanmayacağına karar vermiştir⁹¹⁵.

CMR 2. maddesi uyarınca, CMR'nin uygulanabilmesi için taşımanın karayolu ayağı içermesini yeterli görmeyen ve taşıma sözleşmesinin bir motorlu taşıtla taşımayı içeren bir sözleşme olması gerektiğine yönelik görüşler de mevcuttur⁹¹⁶. Kanaatimizce CMR'nin uygulanabilmesi için taşımanın karayolu ayağı içermesi ve karayolu ayağının uluslararası nitelik taşıması yeterlidir.

⁹¹⁰ Örneğin 2006 yılında Rotterdam Mahkemesi, bir multimodal taşıma faaliyetinde kamyonun eşyayı yalnızca bir devlet sınırı dâhilinde taşıdığı sınırı geçmediği için CMR'nin bu taşımaya uygulanamayacağını belirtmiştir. Bununla birlikte, aynı mahkemenin CMR'nin uygulanmasına karar verdiği eski bir kararında, eşyaların multimodal taşıma işleminin başlangıcında ve tüm taşımanın sonunda teslimat için belirlenen yerin, iki farklı ülkede yer alması yeterliydi. Belçika'da, Antwerp Ticaret Mahkemesi, karayolu ile taşıma sırasında ortaya çıkan zarar için sorumluluk söz konusu olduğunda CMR'nin geçerli olduğunu açıkça belirtti. Bkz. **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.47-48.

⁹¹¹ CMR'nin 2. maddesinin 2. cümlesi, "diğer taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşıyıcısının bir fiil veya ihmalinden doğmayıp, yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında oluşabileceğinin kanıtlanması durumunda, karayolu taşıyıcısının sorumluluğunun bu sözleşmeye göre tayin edileceğini, söz konusu diğer taşıma sistemin taşıyıcısının sorumluluğunun ise yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir sözleşme yapılsa o sözleşmeye uygulanacak emredici hükümlere göre tayin edileceğini" düzenlemekle, kayıp, hasar ya da geç teslimin karayolu taşıyıcısının hâkimiyet alanı dışında gerçekleştiğinin ispat edilmesi durumunda, CMR'nin uygulanamayacağına hükmetmektedir.

⁹¹² Posta ürünleri, cenazeler, atık yükler CMR kapsamında eşya olarak nitelendirilmez. Bkz. **Ramming**: *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, §2 *Huckepack-Beförderungen*: Art. 2 CMR, Knr.26.

⁹¹³ **Clarke**: *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.40; **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.198; "...CMR'nin 2.maddesindeki 'mal yüklü taşıt, 14. Madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerde de bu Sözleşme, taşımanın tümü için uygulanır.' hükmü gereği, olayda CMR hükümlerinin uygulanacağı sabittir... (Y 11. HD., 02.05.2011,E.2009 /12461, K.2011/5322)" bkz. **Lale**: *Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, s.95.

⁹¹⁴ **Hoeks**: *Multimodal Transport Law*, s.201; **Hauschka/Moosmayer/Lösler**: *Wojtek/Krug, Corporate Compliance*, Knr. 63; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.28; Ayrıca Bkz. *Quantum Corporation Ltd. and Others v. Plane Trucking Ltd. and Anor*, <https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1f62c94e0775e7ef1b0> (E.T.: 10.09.2019)

⁹¹⁵ **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.64-65; "Davaya konu taşıma karma taşıma niteliğinde olup, yük Damman Limanı'nda indirildikten sonra yeni bir araç ile karayolu taşıması yapılmıştır. Bu nedenle uyuşmazlığa CMR 2. Maddesinin uygulanması söz konusu değildir...(Y.11. HD., 24/09/2014, E.12615 / K. 14376)" bkz. **Lale**: *Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, s.101.

⁹¹⁶ Özdemir, CMR'de taşıt türlerinin sayıldığını dolayısıyla bunlar dışındaki taşıtların CMR açısından taşıma sözleşmesinin ifasına yarar taşıt olarak kabul edilemeyeceğini belirterek CMR kapsamında olmadığını ve bu taşıtlarla yapılan taşımaya CMR'nin uygulanamayacağını belirtmiştir. Bkz. **Özdemir**: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s.23; Ayrıca bkz. **BGH**: 17 July 2008, I ZR 181/05, *TranspR*. 2008, s. 365.

3.3. Tarafların Seçtiği Hukukun Uygulanması

Multimodal taşıma sözleşmesi MÖHUK m. 29 kapsamına giren eşya taşıma sözleşmesi, olduğundan⁹¹⁷ sözleşme taraflarının aralarındaki sözleşmeden doğan borç ilişkisine bir hukuk düzeninin uygulanacağını kararlaştırmaları durumunda, taraf iradeleri kanunlar ihtilafı kuralı niteliğini alacaktır. Bu sebeple multimodal taşıma sözleşmesi tarafların seçtiği hukuka tabi olacaktır⁹¹⁸.

MÖHUK anlamında hukuk seçimi ancak bir devlete ait hukukun seçilmesini ifade etmektedir. Multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları, milletlerarası unsur taşıyan sözleşmeden doğan borç ilişkisine uygulanmak üzere diledikleri bir ülke hukukunu seçmede serbesttirler⁹¹⁹. Multimodal taşımada yürürlükte olan bir düzenlemenin olmaması UNCITRAL, UNIDROIT, ICC gibi bazı millî veya milletlerarası kuruluşlar veya meslek birlikleri tarafından genel nitelikli bir örnek kuralların hazırlanmasına yol açmıştır. Ayrıca multimodal taşımaya yeknesak kurallar getirmek amacıyla ortaya çıkmış ve yürürlüğe girmemiş konvansiyonlar da söz konusudur. Bu kurallar ve konvansiyonlar “*sözleşmeye dâhil etmek sözleşmenin bir hükmü veya bir parçası haline getirme*” manasındaki “*incorporation*” multimodal taşıma sözleşmesine dâhil edilebilecektir. Bu durum milletlerarası özel hukuk bağlamında hukuk seçimi olarak kabul edilemeyecektir. Bu yüzden söz konusu düzenlemeler multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarının emredici hükümlerine veya kanunlar ihtilafı gereğince uygulanacak hukukun emredici kurallarına aykırı olmadığı sürece uygulanabilecektir⁹²⁰.

Taraflar multimodal taşımada hukuk seçimi yaparlarsa, hukuk seçiminin amacının tüm taşımaya uygulanacak hukuku seçmek olduğundan hareketle tarafların seçtiği hukuk multimodal taşıma sözleşmesine bir bütün olarak uygulanacaktır. Dolayısıyla tarafların hukuk seçimi yaptığı hallerde zarar yerinin belirlenebilir olması durumunda zararın meydana geldiği taşıma türüne, o taşıma türüne ilişkin düzenlemeler değil tarafların seçtiği hukuk uygulanacaktır.

⁹¹⁷ **Partalçı:** “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29’un Değerlendirilmesi”, s.764.

⁹¹⁸ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.119-120; Tarafların hiçbir tereddüde yer vermeyecek ve yorumlamaya ihtiyaç duyulmayacak biçimde hukuk seçimi yaptıkları durumlarda açık hukuk seçimi, tarafların hukuk seçimi yaptıklarının açık olarak belirlenemediği ve sözleşmede yer alan bazı hükümlerin veya sözleşme dışı bazı vakıaların değerlendirilmesinden bir hukuk seçimi yaptıkları sonucuna varıldığı hallerde zımnî hukuk seçimi söz konusudur. Bkz. **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.120; **Partalçı:** “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29’un Değerlendirilmesi”, s.775

⁹¹⁹ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.122.

⁹²⁰ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.123-125; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.254; **Ramberg:** “*The Future Law of Transport Operators and Service Providers*”, s.137.

Tarafların hukuk seçimi konusunda paramount klozuna da değinmek lazım gelmektedir. Deniz ticareti uygulamasında, kaynağını Anglo-Amerikan Hukukundan alan belirli bir hukuka ya da belirli bir düzenlemeye atıfta bulunan kloza paramount klozu denir⁹²¹. Bu kloz ilk olarak Anglo-Amerikan hukukunda, COGSA hükümlerinin uygulanması amacıyla, ABD’den yapılan yüklemelerde düzenlenen konişmentolara daha sonra da multimodal taşıma belgelerine koyulmuştur⁹²².

Bu kloz, tarafların serbest iradesiyle, taşıma sözleşmesine veya taşıma belgesine konan uluslararası konvansiyonları ya da başka bir ülkenin kanununu uygulanacak hukuk olarak belirlemeye yarayan bir klozdur⁹²³. Bu klozlar sözleşmeden önce de sözleşmeden sonra da konulabilmektedirler. Bu kloz uyarınca uygulanacak kanun hükümleri TTK’nın emredici hükümlerine aykırı düşmediği sürece geçerlidir. Bu klozun sözleşmeye teslim tarihinden önce konulması veya konşimentoya teslim tarihinden önce konulması emredici hükümlere aykırılık teşkil edecek, taraflar bu kloza binaen herhangi bir hak talep edemeyeceklerdir⁹²⁴.

Paramount klozunda taraflar aralarında çıkacak olan ihtilaflarda, belirli bir konvansiyonu veya belirli devlet hukukunu uygulanması için seçmişlerse, bu düzenlenmelerin emredici hükümleriyle bağlanmış olacaklardır. Bu durumun multimodal taşımalar açısından problem teşkil edip etmediğinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Multimodal taşımada tarafların denizyolu taşımasına ait konvansiyonlardan birinin veya devletlere ait kanun hükümlerinin tüm sözleşmeye uygulanacağını kararlaştırdıkları durumlarda, denizyolu taşımasına ilişkin hükümler multimodal taşımadaki karayolu, demiryolu gibi farklı taşıma türlerine uygulanamayacaktır⁹²⁵. Her ne kadar multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları taşımanın tüm safhaları için tek bir hukuk seçimi yapabilseler de, taşıma türlerinin farklı özellikleri ve taşıyıcının sorumluluğuna yönelik farklı hükümleri böyle bir klozun multimodal taşımaya uygulanmasını imkansız kılmaktadır⁹²⁶.

Multimodal taşımada paramount klozu multimodal taşımayı oluşturan taşıma safhaları için uygulanabilir niteliktedir⁹²⁷. Her bir safha için bu kloz ile kısmi hukuk seçimi yapılabileceği gibi, seçilen hukukun da bazı kurallarının uygulanacağı, bazılarının ise uygulanmayacağı kabul edilebilir. Bu durumda dahi uygulanacak hukuk seçimi o taşıma

⁹²¹ **Ülgener, Fehmi:** “*Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri*”, BATIDER, C. XVIII, S. 1-2, Haziran-Aralık 1995, p. 103 vd; **Ülgener:** *Çarter Sözleşmeleri I*, s.123.

⁹²² **Adıgüzel:** MTO, s.348.

⁹²³ **Ülgener:** *Çarter Sözleşmeleri II*, Der Yayınları, İstanbul, 2016. s.274.

⁹²⁴ **Ülgener:** *Çarter Sözleşmeleri II*, s.282.

⁹²⁵ **De Wit:** *Multimodal Transport: Carrier liability and Documentation*, s, 342.

⁹²⁶ **De Wit:** *Multimodal Transport: Carrier liability and Documentation*, s.342; **Adıgüzel:** MTO, s.348.

⁹²⁷ **Adıgüzel:** MTO, s.349.

türlerine ilişkin düzenlemelerle sınırlı olacak olup, havayolu taşıması için karayolu taşımaya ilişkin kuralların uygulanması gibi bir durum söz konusu olmayacaktır.

Multimodal taşımada paramount klotunun temel işlevi, yeri belirlenemeyen zarar durumunda uygulanacak hukukun tespitine yardım etmesidir. Bu husus da ağ sisteminin multimodal taşıma için kabul edilmesi anlamına gelmektedir⁹²⁸.

3.4. Tarafların Hukuk Seçimi Yapmadığı Durumlarda MÖHÜK m.29/2-3 Hükümlerinin Uygulanması

Taraflar hukuk seçimi yapmazlar ise, uygulanacak hukuk, MÖHUK m.29/2-3 uyarınca belirlenecektir. MÖHUK m. 29/2'ye göre, *“tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeye en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır”*. MÖHUK m.29/2'nin gerekçesinde belirtildiği üzere işyerinin kötü niyetli değiştirilmesi gibi uygulamalarının önüne geçebilmek adına taşıyıcının “esas işyeri” hukuku ilkesi benimsenmiş, taşıyıcının esas işyerinin tespitinde, sözleşmenin kuruluş anı esas alınmıştır⁹²⁹.

Eşyaların yükleme veya boşaltma yeri ya da gönderenin esas işyerinin taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke ile aynı olması halinde taşıyıcının esas işyeri hukuku uygulanabilir. Taşıyıcının esas işyeri hukukunun uygulanabilmesi için eşyaların yükleme veya boşaltma yeri ya da gönderenin esas işyeri taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke ile aynı olmalıdır. MÖHUK m.29/2'de öngörülen yükleme ve boşaltma yeri, fiilen yükleme veya boşaltma yapılan yerler değil taşıma sözleşmesinde belirtilen yerlerdir. MÖHÜK m.29/2 hükmünü multimodal taşımada yükleme ve boşaltma yeri ile eşyanın MTO tarafından teslim ve teslim edildiği yer farklı olabileceğini göz önüne alarak yorumlarsak, yüklemenin yapıldığı ülkeyi MTO'nun eşyayı teslim ettiği ülke; boşaltmanın yapıldığı ülkeyi ise MTO'nun eşyayı teslim ettiği ülke olarak nitelendirebiliriz⁹³⁰.

MÖHUK m. 29/2'de taşıma sözleşmesi ile en sıkı ilişkili hukukun taşıyıcının esas işyeri dair aksi ispat edilebilir bir karine kabul edilmiştir⁹³¹. Bu yer aynı zamanda gönderenin esas işyeri ya da eşyanın yükleme yeri veya eşyanın boşaltma yeri ise taşıyıcının esas

⁹²⁸ Adıgüzel: MTO, s.349; De Wit: Multimodal Transport, s.436.

⁹²⁹ Coşkun: Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, s.130-131; Partalci: “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29'un Değerlendirilmesi”, s.775.

⁹³⁰ Coşkun: Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, s.132.

⁹³¹ Coşkun: Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, s.130; Partalci: “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29'un Değerlendirilmesi”, s.777.

işyerinin bulunduğu ülke hukuku uygulanabilecektir. Şartın sağlanamaması durumunda, taşıma sözleşmesinin taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke hukuk ile en sıkı ilişkili olduğuna dair karine çürümüş olacaktır⁹³².

Taşıyıcının esas işyeri hukukunun uygulanması için gereken koşulların hâsıl olması durumunda hangi hukukun uygulanacağına yönelik iki görüş ön plana çıkmaktadır. Bir görüş bu durumda, taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun, MÖHUK m.24/4'teki objektif bağlama kuralı uyarınca belirleneceğini ileri sürmektedir. Uygulanacak hukukun, taşıyıcının sözleşmenin kuruluşu sırasındaki işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri, birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olduğunu belirtmektedir⁹³³. Bu görüş MÖHUK m.29/3'ün kanunlar ihtilafı kuralını devre dışı bırakan istisna kuralı olduğunu ifade etmekte, bu fıkra uyarınca, halin bütün şartlarına göre taşıma sözleşmesi ile daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması durumunda, m.29/2 göz önüne alınmaksızın bu hukukun uygulanacağını ileri sürmektedir⁹³⁴. İkinci görüş ise, taşıyıcının esas işyeri hukukunun uygulanması durumunda MÖHUK m. 29/3'ün devreye gireceği, bu hüküm uyarınca sözleşme ile en sıkı ilişkili hukukun tespit edileceğini belirtmektedir⁹³⁵. Kanaatimizce, ikinci görüşün uygulanması daha yerindedir. MÖHUK m. 29/2'deki hususlar gerçekleşmezse, uygulanacak hukuk MÖHUK m.29/3'e göre belirlenmelidir.

Bu hükümlerden hareketle multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk Türk hukuku ise TTK m.902 ila 905 hükümleri devreye girecektir.

3.5. Tekil Taşımaya İlişkin Türk Hukukundaki Düzenlemelerinin Uygulanması

6102 sayılı TTK 6762 sayılı TTK'dan farklı olarak “*Değişik Tür Araçlar ile Taşıma*” başlığı altında multimodal taşımayı HGB'ye paralel olarak 902 ilâ 905. maddeleri arasında taşımaya ilişkin genel TTK hükümlerine ve tekil taşımayı düzenleyen hukuk düzenlemelerine atıfta bulunulmak sureti ile düzenlenmiştir⁹³⁶.

TTK'nın 903. maddesi bilinen zarar yeri ve bilinmeyen zarar yeri ayırımına dikkat çekerek; zıya, hasar ya da gecikmenin gerçekleştiği taşıma türünün tespit edilmesi durumunda, o taşıma türünü düzenleyen normların sanki o taşıma türüne özgü bir taşıma

⁹³² **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.131.

⁹³³ **Partalci:** “*Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29'un Değerlendirilmesi*”, s.778- 779.

⁹³⁴ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.133; **Partalci:** “*Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29'un Değerlendirilmesi*”, s.775-776.

⁹³⁵ **Coşkun:** *Multimodal Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, s.131; **Partalci:** “*Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhuk Madde 29'un Değerlendirilmesi*”, s.780.

⁹³⁶ **Häublein, Hoffmann-Theinert:** *BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch*, Knr.18-20;

Schimansky/Bunte/Lwowski: *Schimansky/Bunte/Lwowski BankR- HdB/Bunte § 120 Grundlagen des Akkreditivgeschäftes*, Knr.288, **Değirmenci:** *Multimodal İşletici* s.283; **Adıgüzel:** *MTO*, s.61.

sözleşmesi yapılmış gibi uygulanacağını hükme bağlamış iken⁹³⁷, zararın gerçekleştiği taşıma türünün tespit edilememesi durumunda genel hüküm olarak adlandırabileceğimiz TTK m.850 ile 893 hükümlerinin uygulanacağı belirtmektedir⁹³⁸. .

3.5.1. Demiryolu ile Yurt İçi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hukuk

Demiryoluyla yapılan taşımalarda özel hükümlerin saklı tutulduğuna ilişkin TTK'nın 852. maddesi demiryolu ile gerçekleştirilen taşımalara uygulanacak hukukun belirlenmesinde yol gösterici niteliktedir. TTK m.852'nin gerekçesinde E-TTK'nın 764 üncü maddesinden farklı olarak, demiryoluyla gerçekleştirilen yurtiçi taşımalara TTK'nın dördüncü kitabının hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir. Bu sebeple demiryolu ile yurt içi eşya taşımalarında TTK'nın uygulanması fikri doğabilir. Ancak madde gerekçeleri madde metninden sayılmadığından herhangi bir normatif değeri yoktur. Bu sebeple demiryolu ile yurt içi eşya taşımalarına özel bir kanun niteliğinde olan RDİN uygulanacaktır⁹³⁹. TTK ise eşya taşınmasına ilişkin genel hükümleri ihtiva eden genel bir kanun niteliğindedir. Önceki tarihli özel bir kanun ile sonraki tarihli genel bir kanun arasında çatışma çıktığında kanun koyucunun amacına bakılması gerekmektedir. TTK m.852 uyarınca kanun koyucunun yurt içi demiryolu taşımalarında öncelikle RDİN hükümlerinin uygulanacağını⁹⁴⁰, RDİN'de hüküm bulunmayan hallerde, TTK'nın uygulanacağını amaçladığı söylenebilir⁹⁴¹.

RDİN'de ile ziya ve hasar tazminatına ilişkin maddelerinde değişiklik yapan 04.06.1937 tarihli ve 3259 sayılı Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin Zıya ve Hasar Tazminatına Müteallik Birinci Bab 29,37,42 ve İkinci Bab 20'inci Maddelerindeki Hadlerin

⁹³⁷ Schmidt, Herber: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr. 147.

⁹³⁸ Adıgüzel: *MTO*, s.63;113; Değirmenci: *Multimodal İşletici*, s.287.

⁹³⁹ Nizamname tüzük kelimesiyle aynı anlama gelmektedir. Bu durumda bizi kanunun uygulanmasını göstermek ve kanunun emrettiği işleri belirtmek için Bakanlar Kurulu tarafından kanunlara aykırı olmayacak şekilde çıkarılan, normlar hiyerarşisinde kanundan sona gelen tüzüğün kanun sayılamayacağı düşüncesine götürebilir. Ancak RDİN'in dördüncü faslına baktığımızda Nizamnamenin padişahın kabulü ve onayıyla yürürlüğe gireceği görülmektedir. O dönemde de yasama yetkisinin padişaha ait olduğu göz önüne anıldığında RDİN'in kanun düzeyinde olduğunun kabulü gerekecektir. Bkz. Civan Abdullah: *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2019, s.30; Nizamnamede 14.06.1937 tarihli ve 3259 sayılı Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin Zıya ve Hasar Tazminatına Müteallik Birinci Bab 29, 37, 42 ve İkinci Bab 20'inci Maddelerindeki Hadlerin Tadiline Dair Kanun ile değişikliğe gidilmiş, bu suretle Nizamnamenin kanun vasfında olduğu yasa koyucu tarafından da kabul edilmiştir. Bkz. Karan, Hakan: *TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s.103.Sözleşmesi İle Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, C: XXVI, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 14 Aralık 2012, s.175.

⁹⁴⁰ Yargıtay bir kararında "Denizde taşıma işleriyle demir yolları ve hava yolları ile taşıma işleri ile posta idaresine müteallik özel hükümler TTK.764'üncü maddesi uyarınca saklı tutulmuştur bu bakımdan TTK. hükümlerinden önce bu özel hükümlerin uygulanması gerekir." şeklinde karar vermiştir. Bkz. Civan: *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.32; Zeyneloğlu: *Taşıma Hukuku*, s.129.

⁹⁴¹ Karan: *TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu*, s.175; Adıgüzel: *Taşıma Hukuku*, s.11.

Tadiline Dair Kanun'da multimodal taşıma ile ilgili bir düzenleme olmadığını⁹⁴² sadece kısmi farazi taşıma hukuku esası uyarınca RDİN'de öngörülen sorumluluk rejiminin multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacağını belirtmekte yarar vardır. RDİN, birinci bapta genel hükümler, cenaze taşınması, araçların taşınması ve sorumluluğu, canlı hayvan taşınması ve sorumluluğu; ikinci bapta ise emtia ve eşya, taşıma sözleşmesi, hamule senedi, taşıma ücreti ve diğer ücretler, eşyanın taşımaya kabulü nakli ve teslimi, taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu ve tazminat hususları ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulma halleri ele alınmıştır.

3.5.2. Havayolu ile Yurt İçi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hukuk

Türk hukukunda hava taşımalarını düzenleyen özel bir kanun olan 2920 sayılı TSHK uyarınca, iç hat taşımalarında TSHK kuralları uygulanacaktır. İç hat taşımaları, VK MK uyarınca uluslararası taşıma olarak nitelendirilemeyen belirtilen kalkış ve varış yerlerinin aynı ülke sınırlarında bulunduğu taşımalardır⁹⁴³. TSHK 121 ilâ 132.maddeleri arasında düzenlenen havayolu taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin hükümler özellikle 130. maddenin ilk fıkrası TTK'nın multimodal taşımaya ilişkin 902 ila 905. maddeleriyle uyum içinde olup; kısmi farazi taşıma hukuku teorisini⁹⁴⁴ uygulanabilir kılan hükümlerdir⁹⁴⁵. Aynı maddenin ikinci fıkrası, sözleşmenin kurulmasında temel ilke olan irade serbestisi kapsamında taraflara akdettikleri taşıma sözleşmesini belgeyelen taşıma senedine söz konusu taşımanın havayolu ile gerçekleştirilmeyen taşıma ayaklarına TSHK'nın uygulanacağını yönelik hüküm koyma imkanı vermektedir⁹⁴⁶.

TSHK m.121/3, ayrıca havayoluyla taşıma süresinin bir havaalanı dışında olmak kaydıyla karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almadığı, belirtilen taşımalar havayolu taşıma sözleşmesinin ifası zamanında yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapıldığında havayolu ile taşıma süresi kapsamında değerlendirilerek zararın aksi ispat edilmedikçe havayoluyla taşıma esnasında meydana geldiğini kabul edileceğini belirtmiştir.

⁹⁴² **Sopacı:** *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, s.93; **Ülgen:** *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, s.93.

⁹⁴³ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.52; **Kaner:** *Hava Hukuku Dersleri*, s.94.

⁹⁴⁴ Bu teori 2.4.2.1.'de ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

⁹⁴⁵ TSHK Madde 130/1 – Kısmen havayolu, kısmen de başka herhangi bir suretle yapılan multimodal taşımalar halinde, bu Kanun hükümleri sadece havayolu ile yapılan taşıma kısmına uygulanır.

⁹⁴⁶ TSHK Madde 130/2 Birleşik taşıma hallerinde taraflar, taşıma belgelerine taşımanın havayolu ile yapılmayan kısımlarına ilişkin hükümler koyabilirler.

Yurt içi eşya taşımalarında TSHK m.106 uyarınca, TSHK’da hüküm yoksa Türkiye’nin taraf olduğu Varşova / Lahey Metni⁹⁴⁷ ve MK uygulanacak, burada da boşluk olması durumunda TTK hükümleri⁹⁴⁸ uygulama alanı bulacaktır⁹⁴⁹. TTK’da uygulanabilecek bir hüküm yoksa TBK hükümleri uygulama alanı bulacaktır⁹⁵⁰.

3.5.3. Denizyolu ve İç Suyolu ile Yurt İçi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hukuk

Multimodal taşımanın, taşıma ayaklarından birinin, denizyolu veya iç su yolu olması ve bu durumda uygulanan hukukun Türk Hukuku olması ya da multimodal taşımanın bu ayağının Türkiye’de gerçekleştirilmesi durumunda, TTK’nın Deniz Ticareti başlıklı 5. Kitabı deniz yolu ve iç su yolu taşımalarına uygulanacaktır⁹⁵¹.

6102 sayılı TTK m. 1178 ve devamındaki hükümler taşıyanın zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunu ele alarak, bu sorumluluğun sınırlandırılmasına veya ortadan kaldırılmasına ve buna yönelik kanuni mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hallerine yer vermiştir. Ayrıca bu sorumluluğu bazı durumlarda ihtiva ettiği emredici hükümlerden dolayı daraltan veya ortadan kaldıran halleri düzenlemiştir. 6102 sayılı TTK, E- TTK’ya benzer olarak, denizyolu ile eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğu noktasında, ülkemizde 14.02.1995 tarihli ve 6469 sayılı Kanunla tasdik edilen, Kanunun 14. Maddesine binaen katılma işlemi tamamlanarak 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiş olan 1924 tarihli LK’yı esas almıştır⁹⁵². E -TTK’da LK doğrudan doğruya konvansiyonun metninden değil, 10.08.1937 tarihli HGB’den naklen alınmış⁹⁵³ olsa da TTK’da taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler, HGB’nin gerekli yerlerde terk edilmesi suretiyle 1924 tarihli uyarınca düzenlenmiştir⁹⁵⁴. TTK HK’nın özellikle taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerine yer verilmek suretiyle yeniden hazırlanmıştır⁹⁵⁵.

⁹⁴⁷ VK’nun 1955 Lahey Protokolü aracılığıyla tadil edilmiş olan metni TSHK’nın taşıma sözleşmelerini ve taşıyanın sorumluluğunu ele almış maddelerinin kaynağını oluşturduğundan çalışmamız açısından önemli olup, çalışmamızda Varşova/Lahey Metni olarak ifade edilecektir.

⁹⁴⁸ TTK’nın TTK m.856-893’deki taşıma hukukuna ilişkin genel nitelikteki hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Bkz. **Ülgen**: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.36.

⁹⁴⁹ **Ülgen**: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.34-35; **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.106.

⁹⁵⁰ **Ülgen**: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.36; **Sözer**: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.106.

⁹⁵¹ **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn**: *EBJS/Reuschle HGB § 452*, Knr. 43 İç su taşımalarına yönelik özel bir kanun olmayıp sadece 31.07.1997 tarihli 15836 sayılı RG’de yayımlanmış Van Gölü Yönetmeliği söz konusu olsa, burada da herhangi bir sorumluluk düzenlemesi mevcut değildir. Kaldı ki kanunla yapılması gereken bir düzenlemenin yönetmelik ile yapılması da beklenemez. Bkz. **Adıgüzel**: *MTO*, s.220.

⁹⁵² **Çağa, Tahir/ Kender, Rayegan**: *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2009, s. 21; **Okay**: *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 14; **Tekil**: *Deniz Hukuku*, s. 132; **Akıncı**: *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 34; **Tekin**: *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.53.

⁹⁵³ **Çağa/ Kender**: *Deniz Ticareti Hukuku I*, s.21; **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.5.

⁹⁵⁴ **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.9; **Süzel**: *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, s.46; **Şeker**: *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.28.

⁹⁵⁵ TTK 1178 ila 1192’nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar: Deniz ticaretinin en önemli konularından biri olan “taşıyanın sorumluluğu”nun, bu ticaretin milletlerarası bir nitelik taşıması dolayısıyla, milletlerarası

Kısmi farazi taşıma hukukunun⁹⁵⁶, multimodal taşımanın denizyolu ayağına uygulandığı durumlarda ilk olarak TTK'nın taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlerine gidilecektir. Burada bir hüküm olmaması halinde navlun sözleşmesi eser sözleşmesi niteliğinde olduğundan⁹⁵⁷, TBK m. 470-486 eser sözleşmesi hükümlerine başvurulacaktır⁹⁵⁸.

TTK 931. maddedeki gemi tanımında⁹⁵⁹ E-TTK'dan farklı olarak denizde hareketten ziyade suda harekete öncelik verilmiştir. TTK m.931'in gerekçesinde iç sularda yapılan taşımaların kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulacağı belirtilmiştir⁹⁶⁰. Bu sebeple iç sularda yapılan taşımalara TTK'nın deniz ticaretine ilişkin beşinci kitabının hükümleri uygulanacaktır⁹⁶¹.

3.5.4. Karayolu ile Yurt içi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hukuk

Ulusal multimodal taşımalarda karayolu ile taşıma ayağında zararın meydana gelmesi durumunda sorumluluğun kapsamı, sorumsuzluk halleri, sorumluluğun sınırı ve bu sınırdan yararlanma hakkının kaybı bakımından TTK 850 ila 893 maddeleri uygulanacaktır⁹⁶². Bu hükümler aynı zamanda, TTK m.903/2 uyarınca zarar yerinin belirlenememesi veya bilinen

uygulamalara ve anlaşmalara uygun bir şekilde düzenlenmesi gerekmiştir. Halen taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen milletlerarası sözleşmeleri dört alt başlık halinde toplamak mümkündür:a) 1924 tarihli Konişmentoya Mütcellik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Brüksel Sözleşmesi (1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi),b) 1968 tarihli Brüksel-Visby Kaideleri (1968 tarihli Visby Protokolü ile değiştirilmiş 1924 Brüksel Sözleşmesi),c) 1979 tarihli Brüksel-Visby Kaideleri (1979 tarihli Özel Çekme Hakkı Protokolü ile değiştirilmiş 1924 Brüksel Sözleşmesi)d) 1978 tarihli Hamburg Kuralları (Birleşmiş Milletler Deniz Eşya Taşıma Sözleşmesi, Hamburg). TTK tasarısında da “6762 sayılı Kanun’un taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi esas alınarak ve bu Sözleşme ile tam bir uyum sağlanarak yeniden düzenlenmiştir. Bu hükümlerde mevcut eksiklikler ve yoruma açık hususlar ise, on yıllık bir emeğin ürünü olan ve daha modern ilişkileri hesaba katan 1978 tarihli Hamburg Kuralları’ndan alınmak suretiyle Tasarı tamamlanmıştır” ifadesi bu hususu doğrular niteliktedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.ticaretkanunu.net/ttp-madde-1178/> (E.T.: 15.09.2019); Ayrıca bkz. **Güden, Faysal: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017, s.98, **Vural: Yüke Özen**, s.39 vd.

⁹⁵⁶ **Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber HGB § 452**, Knr.65.

⁹⁵⁷ **Okay: Deniz Ticareti Hukuku II**, s.32.

⁹⁵⁸ Türk Ticaret Kanunu’nun; “Türk Ticaret Kanunu, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanununun ayrılmaz bir parçasıdır ...” hükmü uyarınca Ticaret Kanunu’nda hüküm bulunmayan hallerde, Türk Borçlar Kanunu’nun hükümleri uygulanacaktır. Bkz. **Sözer Bülent: “Yeni Ticaret Kanunu’nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler**, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi”, Sayı XXVIII 2014, s.78; **Şeker: Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu**, s.28.

⁹⁵⁹ TTK m. 931/1’de gemi “tahsis edilen amaç, suda hareket etmesini gerektiren yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkanı bulunmasa da, bu kanun bakımından gemi olarak kabul edilmektedir” şeklinde tanımlanmıştır.

⁹⁶⁰ **Şeker: Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu**, s.8, 28 nolu dp.

⁹⁶¹ Türk hukuku bu yönüyle Alman hukukundan ayrılmaktadır. Zira Alman hukukunda iç su taşımalarına yönelik Binnenschiffahrtsgesetz adlı bir düzenleme bulunmaktadır.

⁹⁶² “Davalı, deniz ve karayolundan oluşan kombine taşıma işinin tamamını üstlenmiş bulunmaktadır. Deniz ve karayolunun birlikte yapıldığı nakliyelerde denizyolu ile yapılan taşıma kısmına deniz ticaret hukuku, karayolu ile yapılan taşıma kısmına ise kara taşıma hukuku kurallarının müşterek konularda ise taşıma içerisinde ağırlıklı olan taşıma türüne ait kuralların uygulanması gerekmekte olup, dava konusu olayda ise hasarın taşımanın karayolu ayağında meydana gelmiş olması nedeniyle ortaya çıkan uyumsuzluk da, karayolu taşıma hukuku kurallarının uygulanması gerekmektedir. (Y.11. HD. 07.07.2014- E.5558/ K.12949) ” bkz. **Eriş: Taşıma Hukuku**, s.187.

zarar yerinin multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarınca ispat edilememesi durumunda, uygulanacak kurallardır.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDAKİ HUKUK DÜZENLEMELERİ UYARINCA MULTİMODAL TAŞIMA OPERATÖRÜNÜN SORUMLULUĞU

4.1. Sorumluluk Sistemleri

4.1.1. Genel Olarak

Multimodal taşıma multimodal taşımayı düzenlemeyi amaçlayan uluslararası konvansiyonlardan, uluslararası kurallardan, denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve ülke içi su yolu taşımacılığını düzenlemek için oluşturulmuş uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarından, Andean Topluluğu, MERCOSUR, ALADI, ASEAN gibi çeşitli bölgesel/alt bölgesel anlaşmalardan, ulusal yasalardan oluşmaktadır⁹⁶³. Uluslararası ticaretin büyük bir çoğunluğu artık kapıdan kapıya, tek bir sözleşmeyle ve tek bir kişiyle yürütülmektedir. Dolayısıyla, multimodal taşıma, uluslararası ticarete önemli bir rol oynamaktadır. Fakat multimodal taşımayı düzenleyen mevcut yasal çerçeve bu son gelişmeleri uygun bir şekilde karşılayamamaktadır.

Mevcut multimodal taşıma sisteminde zıya, hasar veya gecikme gibi multimodal taşımadan kaynaklanan bir soruna müdahale edebilecek uluslararası yürürlükte olan bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu sebeple emredici bir sorumluluk rejiminin olmaması, özellikle eşyaların bir konteyner içinde taşınıp zarar yeri belirlenmediğinde durumu daha da kötüleştirmektedir⁹⁶⁴.

Multimodal taşımada sorumluluk açısından da başat konulardan biri, multimodal taşımaya uygulanacak muhtemel uluslararası bir düzenlemede ne tür bir sorumluluk sistemine yer verilmesi gerektiğidir. Multimodal taşımalarda tek tip bir sorumluluk rejimi belirlemeye yönelik çalışmalar yapılırken UNCTAD tek tip sorumluluk sistemi, ağ sistemi ve uyarlama sistemi olmak üzere üç isteğe bağlı sorumluluk rejimleri sunmuştur⁹⁶⁵. Bu bölümde, bu üç seçenek kısaca gözden geçirilmiş, özellikle her bir yaklaşımın avantaj ve dezavantajlarına odaklanarak incelenmiştir.

⁹⁶³ **Baumbach/Hopt:** *Handelsgesetzbuch HGB § 452 Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln*, Knr. 1; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.109; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.254.

⁹⁶⁴ Eşyayla ilgili tarafların, özellikle multimodal taşıyıcının bakımında gerçekleşen bir taşıma aracından diğerine aktarma sırasında olmak üzere, taşıma sırasında herhangi bir kontrol imkanı yoktur. Yolculuğun çeşitli aşamalarına -ulusal ve uluslararası- geçerli olan yasal kurallardaki farklılıklar göz önüne alındığında, bu, özellikle tazminat sorumluluğunu düzenleyen kuralları belirlerken doğal olarak sorunları ortaya çıkarmaktadır. **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452, Knr.8*, **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, Vorwort.

⁹⁶⁵ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.25; **Wit:** *Multimodal Transport*, s.436; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.95

4.1.2. Tek Tip (Yeknesak) Sorumluluk Sistemi

Tek tip bir sorumluluk sisteminde, multimodal taşıma sırasında meydana gelen zıya, hasar veya gecikmenin gerçekleştiği tekil taşıma aşamasına bakılmaksızın multimodal taşıma sözleşmesi bir bütün olarak ele alınmaktadır. Bu sistem, tüm taşımaya aynı azami sorumluluk miktarı ve aynı sorumluluk hükümlerini içeren kuralların uygulandığı sistemdir⁹⁶⁶. Sistemin, uluslararası bir perspektiften bakıldığında üçüncü dünya ülkelerinde çoğunlukla gönderenlerden oluşan destekçileri olmuştur⁹⁶⁷. Bu ülkeler, emredici bir özerk rejimin yaratılmasını, gönderenden ziyade taşıyıcının istek ve ihtiyaçlarına daha fazla odaklanan mevcut tekil taşımaya ilişkin konvansiyonlardan kaçış olarak görmektedirler⁹⁶⁸.

Tek tip sistem, taşıma işlemini gerçekleştirmek için kullanılan taşıma türlerinden ve zıya, hasar veya gecikmenin meydana geldiği taşıma aşamasından bağımsız olarak, tüm multimodal taşıma sözleşmesini aynı sorumluluk kurallarına tabi tutar⁹⁶⁹. Uluslararası multimodal taşımaya ilişkin konvansiyonların amacının, multimodal taşıma alanındaki mevcut düzenlemeler arasında uyum sağlamak veya bu düzenlemeleri birleştirmek yoluyla hukuki kesinlik veya belirlilik sağlamak olduğu gerçeği göz önüne alındığında, bu amaç için en iyi seçenek tartışmasız olarak tek tip sistem olacaktır⁹⁷⁰.

Tek tip sistem, zarar yerinin belirlenemediği veya zararın taşıma boyunca geliştiği durumlarda tek tip sorumluluk kuralını esas aldığından multimodal taşımada önemli bir problem teşkil eden bilinmeyen zarar yeri kavramını ortadan kaldırmıştır⁹⁷¹. Bu durum sigortacılar açısından önemlidir. Zira sigortacılar öngörülebilir bir sorumluluğu himaye altına almak istemektedir. Öngörülemezlik arttığı takdirde bunu primlere⁹⁷² yansıtmaktadırlar. Tek

⁹⁶⁶ UNCTAD: “Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument, s.16 http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20031_en.pdf (E.T.: 25.12.2020); Arkan: “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, s.347; Hoeks: *Multimodal Transport Law*, s.25; De Wit: *Multimodal Transport*, s.36; Adıgüzel: *MTO*, s.116.

⁹⁶⁷ Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, 2004, s.18, <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 18.05.2020)

⁹⁶⁸ Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, s.18, <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 18.05.2020)

⁹⁶⁹ Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, s.4 <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 18.05.2020)

⁹⁷⁰ Wit: *Multimodal Transport*, s.143; Hoeks: *Multimodal Transport Law*, s.25.

⁹⁷¹ Adıgüzel: *MTO*, s.117; Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.97.

⁹⁷² TTK’da doğrudan tanımlaması yapılmayan sigorta uygulamasında sigorta ücreti, aidat gibi kavramlarla da ifade edilen prim sigortacının sigorta himayesini sağlama borcunun karşılığı sigorta ettirenin ödemesi gereken şeydir. Bkz. Ayli, Ali: *Zarar Sigortalarında Prim Ödeme Borcu*, Vedat Yayınevi, İstanbul 2003, s. 4-5; Ulaş, Işıl: *Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku, Genel Hükümler Eşya ve Sorumluluk Sigortaları*, 8. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008, s.55; Şenocak: *Mesleki Sorumluluk Sigortası*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2000, s.205-206; Kender, Rayegan: *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s.251; Kayıhan, Şaban: *Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu*, 1. Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2004, s.93; Arseven, Haydar: *Sigorta Hukuku, Ana Prensipler, Genel Hükümler*, Beta Yayınları, Yenilenmiş 2. Baskı, İstanbul, 1991, s.117; Bozer: *Sigorta Hukuku*, s.94-95; Kubilay, Huriye: *Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku*,

tip sistemde MTO daha az prim ödeyerek sorumluluğunu sigorta ettirebilme imkânına sahiptir. Multimodal taşımada bir zarar ortaya çıktığında bu zararın giderilmesine yönelik tazminat davası açılması durumunda tazminatın belirlenmesi noktasında tek tip sistem taraflara kolaylık sağlamaktadır⁹⁷³. Bunun yanı sıra ağ sisteminde bir sorun olarak karşılabilecek zamanaşımı, emir ve talimat hakkı, sorumluluğun sınırı, ihtirazi kayıt bildirimi gibi hususlar tek tip sistemde bir sorun teşkil etmeyecektir⁹⁷⁴.

Tek tip sistemde MTO'nun sorumluluğunu tek sorumluluk sistemine tabi iken taşıma safhalarını gerçekleştirmek için sözleşme akdettiği alt taşıyıcıların sorumluluğu gerçekleştirmeyi taahhüt ettikleri taşıma türüne ilişkin düzenlemelere tabidir⁹⁷⁵. Zarar yerinin belirlenenebilir olduğu durumlarda sorumluluğunun sınırı ve kapsamı ile ilgili olarak farklı kurallara sahip farklı tekil sorumluluk düzenlemelerin geçerli olması, MTO açısından iki ana problemi ortaya çıkabilir. Birincisi, MTO'nun sorumluluğun mevcut duruma kıyasla artabileceğidir⁹⁷⁶. Zararın meydana geldiği taşıma türüne bakılmaksızın tek tip kuralların uygulanması, MTO'nun artık zararın meydana geldiği herhangi bir taşıma aşamasına ait muhtemel daha hafif bir sorumluluk sınırının avantajından faydalanamayacağı anlamına gelmektedir. İkincisi, multimodal taşıma sözleşmesindeki taşıma ayaklarının icrası için tekil taşıyıcılarla gerçekleştirilecek alt taşıma sözleşmelerinde zarar yeri belirlenebilir olduğunda MTO'nun alt taşıyıcının yaptığı taşımadan dolayı alt taşıyıcıya rücu etmesidir⁹⁷⁷. Bu durumda alt taşıyıcının sorumluluğunun MTO'ya göre daha hafif veya ağır olma durumu ortaya çıkabilir⁹⁷⁸. Örneğin, multimodal taşımanın hava, kara, deniz taşımacılığı içermesi ve zarar yerinin belirlenememesi durumunda, DCC MTO'nun sorumluluğunun, “*en yüksek düzeyde sorumluluk*” uygulayan taşıma aşamasında uygulanan kurallara göre belirlenmesini öngörür. Bu durumda, MTO, hava taşımasına uygulanacak MK'ya göre kg başına 22 ÖÇH ile sorumlu olacaktır. Ancak, zararın daha sonra, deniz taşıması sırasında meydana geldiği tespit edilirse, tazminat LVK uyarınca kg başına 2 ÖÇH olacağından, MTO alt taşıyıcıdan ödediğinden çok daha az bir miktarı geri alabilecektir⁹⁷⁹.

Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2003, s.40; **Can, Mertol:** *Türk Özel Sigorta Hukuku*, İmaj yayınları, Ankara, 2018,s.223; **Erdeleklioglu, Aral, İrem:** “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcu”, 10. Yıl'a Armağan İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:11 Sayı: 22 Güz 2012/2, s.204.

⁹⁷³ **Adıgüzel:** MTO, s.117.

⁹⁷⁴ **Adıgüzel:** MTO, s.117.

⁹⁷⁵ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.143-144.

⁹⁷⁶ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.97.

⁹⁷⁷ **Arkan:** “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, s.347-350; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.20-25; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.138-139; **Akın:** *Uluslararası Taşımacılıkta Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri*, s.52; **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.10.

⁹⁷⁸ **Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law:** *Intermodal Liability Working Paper*, s.18, <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 18.05.2020)

⁹⁷⁹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.62.

Tek tip sistemi benimseyen uluslararası bir konvansiyon ile tekil taşımayı ilişkin konvansiyonlar aynı anda var ise, tekil taşımayı düzenleyen konvansiyon hükümlerinin uygulama kapsamının düzenlenmesi gerekmektedir. Bu konvansiyonların kapsamının belirli bir tekil taşıma türüyle sınırlı olduğu ve bu türün multimodal taşıma sözleşmesi kapsamındaki bir taşımanın parçası olduğu durumlarda konvansiyon hükümlerinin uygulanamayacağının belirtilmesi gerekmektedir⁹⁸⁰.

Tek tip sistem MTO açısından bir sorumluluk boşluğu bırakmamaktadır. Bununla birlikte, yukarıda belirttiğimiz durumlarda multimodal taşımayı düzenlemede yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple çalışmamız kapsamında değineceğimiz uyarılama sorumluluk sistemi ortaya çıkmıştır.

4.1.3. Ağ Sorumluluk Sistemi

Ağ sorumluluk sistemi, tek tip sistemin aksine farklı sorumluluk düzenlemelerini bir araya getiren ve multimodal taşımanın bir “tekil taşımalar toplamı” olduğunu kabul eden, belirli bir taşıma türüne uygulanacak tekil taşımayı ilişkin sorumluluk kurallarının bir arada bulunduğu bir sistemdir⁹⁸¹. ICC Kuralları m.13/a(ii) ağ sistemine dayanan klozu “*Zarar yerinin belirlenebilir olduğu durumlarda o taşıma türü açısından eğer talep sahibi MTO ile doğrudan bir sözleşme yapmış olsaydı uygulanmış olacak hukuk*” olarak belirtmiştir⁹⁸². Ağ sisteminde MTO’nun sorumluluğu zıya, hasar veya gecikmenin meydana geldiği taşıma türüne ilişkin yürürlükteki uluslararası konvansiyonlar tarafından belirlenecektir⁹⁸³. Böyle bir uluslararası konvansiyonun yokluğunda ise, o taşıma türünü düzenleyen ulusal hukuk kuralları uygulanacaktır⁹⁸⁴. Bu sistemde, geçerli olan sorumluluk kuralları, zararın meydana geldiği taşıma türünün belirlenmesine bağlıdır. Multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları

⁹⁸⁰ Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, s.19, <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 18.05.2020)

⁹⁸¹ Arkan: “*Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar*”, s.349; De Wit: *Multimodal Transport*, s.138-139; Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, s.4 <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 19.05.2020); Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.98.

⁹⁸² Eğer birden fazla hukukun uygulanabileceği kararlaştırılır ise bu hüküm o kadar kolayca uygulanmaz. Mesela zararın taşımanın deniz ayağında olduğu belirlenmiş olsun. Denizyolu ile taşıma için şu hukuklardan hangisi uygulanabilir olacaktır: LK mı, LVK mı, HK mı? Ayrıca bu zarar CMR m. 2 kapsamına girerse CMR mi? Böyle bir durumda kendimizi 3 farklı hukukun yorumlanması ve uygulanması ile karşı karşıya buluruz.

⁹⁸³ Böylelikle içinde denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu ve iç su yolu kullanılan tipik bir multimodal taşıma sözleşmesine LK, LVK, HK, CMR, COTIF/CIM, VK ve MK uygulanabilecektir. Burada şunu ifade etmeliyiz ki sorumluluk kurallarının çokluğu multimodal taşımanın en istenilmeyen özelliğidir. Bkz. Besong: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.112.

⁹⁸⁴ De Wit: *Multimodal Transport: Carrier Liability and Documentation*, s.138.

multimodal taşımanın farklı safhaları için ayrı sözleşmeler yapmış gibi bir durum söz konusudur⁹⁸⁵.

Ağ sorumluluk sistemi taşımayla ilgili uluslararası konvansiyonlarda ağırlıkla yer almış bir sistemdir. Bu sebeple, multimodal taşıma sözleşmelerini düzenleyen mevcut uluslararası yasal çerçevenin, büyük ölçüde ağ sistemi etrafında şekillendiğini söyleyebiliriz⁹⁸⁶. Ağ sisteminde sorumluluk zararın gerçekleştiği taşıma aşamasına ve ilgili uluslararası veya ulusal tekil taşımaya ilişkin sorumluluk kurallarına göre değişiklik göstermektedir⁹⁸⁷. Ağ sisteminin en temel avantajı, belirli bir taşıma türü için özel olarak ihdas edilmiş kuralların ilgili taşıma türüne otomatik olarak uygulanmasıdır⁹⁸⁸. Ağ sistemi yeni bir sorumluluk rejimi oluşturmayıp, mevcut tekil taşımaya ilişkin düzenlemelerle doğabilecek çatışmalardan kaçınmayı amaçlamıştır⁹⁸⁹. Ağ sistemi farklı sorumluluk rejimlerini bir araya getirirerek, bu rejimlerin zıya, hasar veya gecikme için uygulanmasını sağlar⁹⁹⁰. Bu sistem altında, sözleşmeye dahil edilen taşıma türleri kadar multimodal taşıma sözleşmesi farazi parçalara ayrılır⁹⁹¹. Bu parçaların her biri, sadece bu taşıma türleri ile ilgili olarak ayrı bir sözleşme yapılmış gibi değerlendirilecektir⁹⁹².

Ağ sorumluluk sisteminin bir başka avantajı da, rücu işlemlerinin eş zamanlılığıdır⁹⁹³. MTO'nun gönderene veya gönderilene karşı olan sorumluluğunun asıl taşıyıcıya karşı rücu hakkına engel olmamasıdır. Bu sistemde MTO alt taşıyıcılardan birine karşı yapacağı rücu işlemi için geçerli olan kurallar dizisinin, aynı zamanda gönderenin MTO'ya karşı gerçekleştireceği işlemlerde de uygulanabilir olması, tek tip sistemden daha iyidir⁹⁹⁴.

Ağ sorumluluk sistemi, MTO'nun sorumluluğunun sınırının ve kapsamının da öngörülebilir olmayıp duruma göre değişmesinden dolayı önemli bir dezavantaja sahiptir⁹⁹⁵.

⁹⁸⁵ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.28.

⁹⁸⁶ **Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law:** *Intermodal Liability Working Paper*, 2004, s.19, <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 19.05.2020); **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.112-113.

⁹⁸⁷ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.139.

⁹⁸⁸ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.99

⁹⁸⁹ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.139; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.115.

⁹⁹⁰ Ağ sistemi multimodal taşımayı düzenleyen, çerçevesini belirleyen tarafların uymakla zorunlu olduğu kurallar içermemekle birlikte mevcut kural kümelerini bağlamaktadır.

⁹⁹¹ **Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law:** *Intermodal Liability Working Paper*, s.4 <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 19.05.2020)

⁹⁹² Kısmi farazi taşıma hukuku teorisi olarak adlandırılan bu teori uyarınca, gönderen ile zararın meydana geldiği taşıma ayağının taşıyıcısı arasında MTO'nun olmadığı bir sözleşmenin var olduğu kabul edilmektedir. Bkz. **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.103.

⁹⁹³ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.99; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.116.

⁹⁹⁴ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.116.

⁹⁹⁵ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.100; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.114.

Ağ sisteminde zararın gerçekleştiği taşıma aşamasını düzenleyen sorumluluk kurallarının uygulanabilmesi için bu zararın taşımanın o aşamasında gerçekleştiği kesin olmalıdır. Ancak sorumluluğun belirli bir taşıma aşamasına indirgenmesi her zaman mümkün olmayabilir. Ağ sistemi, zarar kademeli olarak meydana geldiğinde⁹⁹⁶, birden fazla taşıma türüne yayıldığında veya kümülatif bir zarar durumunda sorumluluğun nasıl düzenleneceğini, taşıma aşamalarının ne zaman sona erip ne zaman başladığını açıkça düzenlemediğinden düzgün olarak işleyemeyecektir⁹⁹⁷. Görüldüğü üzere ağ sorumluluk sistemi, günümüzde multimodal taşımanın temel sorunlarından biri olan, yeri belirlenemeyen zararı düzenlemek için yeterli argümanlardan yoksundur. Bu nedenle, yeri belirlenemeyen zarar durumlarında alternatif bir sorumluluk sistemine ihtiyaç duyulmaktadır.

Ağ sorumluluk sisteminde zarar yerinin belirlenememesi, multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun da belirlenememesi sonucunu doğurmaktadır. Bu konuda MTO'nun en ağır sorumluluk hükümlerinin düzenlendiği taşıma türüne göre sorumlu olacağına ilişkin yargı kararları⁹⁹⁸ ispat yükünü adaletli bir şekilde dağıtıp MTO'yu korumadığından yerinde değildir.

Bir diğer husus ağ sisteminde dava ve ihbar sürelerinin nasıl belirleneceğidir. Eşyaların zıya, hasar veya gecikmeye maruz kaldığı aşama, multimodal taşımanın son aşaması değilse, menfaat sahibi kişinin dava açma veya ihbarda bulunma süresinin haksız ve makul olmayan bir biçimde kısaltılması söz konusu olabilir. Bu sürelerin belirli taşıma aşamasının sonunda mı yoksa tüm taşıma işleminin sonunda mı başladığının belirlenmesi önem arz etmektedir⁹⁹⁹.

4.1.4. Uyarılama Sorumluluk Sistemi

Ağ sistemi ile tek tip sistemin en iyi unsurlarını birleştirmeye çalışan, bu iki sistem arasındaki olasılıkları kapsayan bir ara çözüm de mevcut olup, uyarılama sorumluluk sistemi olarak bilinir¹⁰⁰⁰. Bu sistem esas olarak, her bir sistemin avantajlarını ve dezavantajlarını göz önüne alarak, tek tip ve ağ sistemi arasında bir orta yol bulmayı amaçlamaktadır. Uyarılama sorumluluk sisteminde, bazı kurallar zararın meydana geldiği taşıma aşamasına bakılmaksızın

⁹⁹⁶Kademeli zararın ortaya çıkabileceği taşımalar, kolay bozulabilir eşyaların veya dökülme nedeniyle teslimdeki miktarın teslim alındığından çok önemli miktarda azaldığı eşyaların taşındığı taşımalar örnek gösterilebilir.

⁹⁹⁷**Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.101; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.114.

⁹⁹⁸Bkz. **Adıgüzel:** *MTO*, s.115, 11 nolu dp.

⁹⁹⁹**De Wit:** *Multimodal Transport*, s.140; **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, Kapitel 1. Knr. 9-10; **Moreno:** *Multimodal Transport Documents*, s.44.

¹⁰⁰⁰**Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law:** *Intermodal Liability Working Paper*, s.4 <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 20.05.2020); **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.101.

uygulanmaktadır. Ancak diğer kuralların uygulanması zararın gerçekleştiği taşıma aşamasına bağlıdır¹⁰⁰¹. Yargıtay bir kararında deniz ve karayolunun birlikte yapıldığı taşımalarda taşımanın denizyoluyla gerçekleştirilen kısmına deniz ticaret hukuku, karayolu ile yapılan taşıma kısmına kara taşıma hukuku kurallarının müşterek hususlarda ise taşıma içerisinde ağırlıklı olan taşıma türüne ait kuralların uygulanması gerektiğini belirtmiştir¹⁰⁰².

Uyarlama sorumluluk sistemi MTC, UNCTAD/ICC Kuralları ve RK'da karşımıza çıkmakta olup, DCC ve HGB tarafından da kabul edilmiştir¹⁰⁰³.

Bu yaklaşımın avantajı, çatışan görüş ve menfaatleri göz önünde bulundurarak uygulanabilir çözüm sunmasıdır. Uyarlama sisteminde sorumluluk veya zamanaşımı gibi ihtilaflı meseleler ağ sistemine dayanırken, düzenlemelerin geri kalanında tek tip sistemin sağladığı hukuki kesinlik kullanılmaktadır¹⁰⁰⁴. Daha da önemlisi bu sistem zarar yerinin belli olmadığı durumlarda sorumluluğun genellikle tek tip sisteme müracaat ederek belirlenmesini sağlar. Böylece bu sistem, sorumluluk açığına bir çözüm sunmaktadır¹⁰⁰⁵.

Uyarlama sisteminin dezavantajı, hükümlerinin uygulanmasının ve niteliğinin karmaşık yapısından kaynaklanmaktadır¹⁰⁰⁶. Bununla birlikte, uyarlama sistemi, tek tip sistemin veya ağ sisteminin getirdiği avantajları tam olarak sağlamamaktadır. Bu sistemde tek tip sistemin hükümleri, aynı konuları düzenlemeye çalışan tekil taşımaya ilişkin konvansiyonlardaki hükümlerle çelişecektir. Bu sistem aynı zamanda hem tek tip bir sistemin tüm yararlarını sağlayamayacağından hem de ağ sistemini tercih edenlerin endişelerini tam olarak gideremeyeceğinden, geniş çapta bir kabul görememiştir. Ancak, mevcut tekil taşıma konvansiyonlarına uyum sağlama zorunluluğu gibi, her iki sistemin neredeyse tüm dezavantajlarını içermektedir¹⁰⁰⁷.

Uyarlama sisteminde ağ ve tek tip sorumluluk sistemlerinden birinin daha öne çıkması söz konusu olabilmektedir. Bu durumda uyarlama sistemi, tek tip sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarlama sorumluluk sistemi ve ağ sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarlama sorumluluk sistemi gibi isimler almaktadır¹⁰⁰⁸.

Ağ sisteminin ön plana çıktığı uyarlama sorumluluk sisteminde, zarar yeri belirlenebilirse zararın gerçekleştiği taşıma türüne ait sorumluluk hükümleri uygulanacaktır.

¹⁰⁰¹ Adından da anlaşılacağı gibi bu sistemde, bazı hükümler tek tiptir ve bazıları da kaybın meydana geldiği taşıma aşamasına bağlıdır. Bkz. **De Wit: Multimodal Transport**, s.39.

¹⁰⁰² Y.11. HD. 16.09.2014- E.10928 /K.13877 Bkz. **Eriş: Taşıma Hukuku**, s.52.

¹⁰⁰³ **Hoeks: Multimodal Transport Law**, s.30.

¹⁰⁰⁴ **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.102.

¹⁰⁰⁵ **De Wit: Multimodal Transport**, s.40.

¹⁰⁰⁶ **Jeon: Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, s.102.

¹⁰⁰⁷ **Hancock: "Multimodal Transport Under The Convention"**, s.41; **Hoeks: Multimodal Transport Law**, s.24-

25.

¹⁰⁰⁸ **De Wit: Multimodal Transport**, s.38-39.

Zarar yerinin belirli olmadığı hallerde ise multimodal taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen veya MTO sözleşmeye uygulanacak hukuku kararlaştırabilirler¹⁰⁰⁹. Ağ sisteminin ön plana çıktığı uyarılama sorumluluk sisteminde ağ sisteminde olduğu gibi sorumluluk hükümleri farklı uluslararası konvansiyonlara veya ulusal hukuk düzenlemelerine dayanır. Fakat ağ sisteminin ön plana çıktığı uyarılama sorumluluk sisteminde taraflara uygulanabilir kanun hükümlerini değiştirmeye izin verilmektedir. Bu sorumluluk sistemi ilk olarak CMI UNIDROIT ve ECE (Avrupa Ekonomik tarafından hazırlanan taslak TCM'de benimsenmiştir. Ağ sisteminin ön plana çıktığı uyarılama sorumluluk sistemini DCC'de görebilmekteyiz. DCC özellikle, multimodal taşımadaki her bir taşıma türünün o taşımayı düzenleyen kurallara tabi olacağını belirtir. Buna göre, eşyalarda zarar meydana geldiğinde, öncelikle zararın hangi taşıma türünde gerçekleştiğini bulmak gerekmektedir. Bununla birlikte, yeri belirlenemeyen bir zarar durumunda DCC, MTO'nun sorumluluğunun, taşıma türlerini düzenleyen kurallar içerisinde MTO'ya en üst düzeyde sorumluluk yükleyen kurallara tabi olacağını belirtir.

Tek tip sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarılama sorumluluk sisteminde MTO'nun sorumluluğu zarar nerede meydana gelirse gelsin taşıma boyunca tek tip kurallara tabidir. Ancak zarar yerinin belirlendiği durumlarda zararın gerçekleştiği taşıma türüne ait sorumluluk kuralları uygulanacaktır¹⁰¹⁰. Bu sistemde ağ sisteminin ön plana çıktığı uyarılama sorumluluk sisteminin aksine tek tip kurallar ön plana çıkmakta, zarar yerinin belirlendiği hallerde ise diğer sorumluluk kurallarının uygulanması gündeme gelmektedir. HGB ve TTK'nın multimodal taşımaya ilişkin hükümleri bu sistem esas alınarak düzenlenmiştir.

4.1.5. Değerlendirme

Tek tip sorumluluk sistemi multimodal taşımanın gereksinimlerini iyi şekilde karşılamasına rağmen, rücu işlemlerindeki zorlukları nedeniyle taşımacılık sektöründen bir muhalefet görmektedir¹⁰¹¹. Tek tip sorumluluk sistemini içeren herhangi bir düzenlemenin, sorumluluk ve sorumluluk sınırlaması konusunda multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarının kabul edebileceği kurallar oluşturarak, tekil taşıma konvasiyonları ile yaşanabilecek hukuki ihtilaflar için çözüm üretmesi gerekecektir¹⁰¹². 1980 tarihli MTC'nin

¹⁰⁰⁹ Bu hukuk yürürlüğe girmiş uluslararası konvansiyon ve ulusal hukuk düzenlemeleri olabileceği gibi, yürürlüğe girmemiş uluslararası konvansiyon veya bazı millî veya milletlerarası kuruluşlar veya meslek birlikleri tarafından oluşturulmuş genel nitelikli bir örnek kurallar olabilir.

¹⁰¹⁰ De Wit: *Multimodal Transport*, s.38-39.

¹⁰¹¹ Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, s.20, <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 20.05.2020).

¹⁰¹² UNCTAD: "Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument, parag. 48.http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf, parag. 48. (E.T.:14.03.2019).

gösterdiği gibi, sorumluluk meselesinde multimodal taşımanın taraflarının ve ilgililerinin çıkarlarına aynı şekilde çözüm bulmak son derece zordur. Anlaşmaya varılsa bile konvansiyonun onay süreci çok zor olacaktır¹⁰¹³. Bununla birlikte çeşitli kurum ve kuruluşların bugüne kadar araştırma yapmak için harcadıkları zaman ve çaba göz önünde bulundurularak multimodal taşımada rol oynayan aktörlerin iradesine bakıldığında, tek tip sorumluluk sisteminin kabul edilmesinin zor olduğu fakat uzun vadede ortaya çıkabilecek en iyi çözüm olabileceği söylenebilir¹⁰¹⁴.

Ağ sorumluluk sistemi daha önce belirtildiği gibi karışıklıkların ve belirsizliklerin olduğu bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple beklentileri karşılamayan ve uygun maliyetli olmayan bir sistem olarak görülmektedir. Bununla birlikte, eğer ağ sistemi olası bir çözüm olarak kabul edilecek ise, dikkate alınması gereken iki mesele bulunmaktadır. Ağ sisteminin düzgün olarak işleyebilmesi için, bu sistemin taşımanın belirli bir aşamasında geçerli olacağını netleştirmek adına, her bir tekil taşıma konvansiyonunun uygulama hükümlerine bir düzenleme eklenmesi gerekmektedir¹⁰¹⁵. İkincisi, herhangi hukuki ihtilafın önlenmesi için bazı tekil taşıma konvansiyonlarının multimodal kapsamı yürürlükten kaldırılmalıdır.

Uyarlama sorumluluk sistemi mümkün olan en iyi çözüm olacaktır. Uyarlama sorumluluk sistemine dayanarak oluşturulan uluslararası bir multimodal düzenleme, multimodal taşımaya belirli standart getirmek noktasında gerçekçi yaklaşımlardan biri olabilir. Yeni bir uluslararası multimodal düzenleme hazırlanırken fikir birliğine ulaşma konusunda en büyük engel teşkil eden sorumluluk sınırlaması gibi hususlar, daha çok ağ sistemi temelinde çözümlenebilir. Bu gibi hususların ağ sorumluluk sisteminde çözüldüğü, multimodal taşımayla ilgili diğer hususlara tek tip sorumluluk sisteminin benimsendiği uyarlama sistemi tek tip sorumluluk sistemi ve ağ sorumluluk sisteminden multimodal taşımanın tarafları ve ilgilileri açısından daha evladır.

Özellikle tek tip sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarlama sorumluluk sisteminin uygulanması MTO'nun sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanması bakımından büyük bir kolaylık sağlamaktadır. Bu bakımdan TTK'nın HGB'den aldığı sistemin multimodal taşımadaki sorumluluk sistemlerinden en uygulanabilir olanı olduğunu söyleyebiliriz.

¹⁰¹³ Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, s.20, <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 20.05.2020)

¹⁰¹⁴ Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, s.20, <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 20.05.2020)

¹⁰¹⁵ Erasmus University Rotterdam, Faculty of Law: *Intermodal Liability Working Paper*, s.21 <https://www.factline.com/download/229119.1> (E.T: 20.05.2020)

4.2. Sorumluluk Sebepleri

4.2.1. Genel Olarak

Tekil taşımayı düzenleyen uluslararası konvansiyonlara baktığımızda taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin sorumluluk sebeplerini zıya, hasar ve gecikme olarak düzenlediği görülmektedir. Nitekim TTK 875. Maddesinde “*taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.*” ifadesiyle bu sorumluluk sebeplerini yinelemiştir. Bu hükme baktığımızda taşıyıcının sorumluluğunun eşyayı taşımak üzere teslim aldığı andan başladığı ve teslim ettiği ana kadar devam ettiği görülmektedir. MTO, taşımayı taahhüt ettiği eşyaya ilişkin zıya, hasar ve gecikmeden sorumludur¹⁰¹⁶.

MTO’nun zıya, hasar ve gecikmeye ilişkin sorumluluğuna geçmeden önce teslim alma ve teslim etme kavramlarını izah etmemiz gerekmektedir. Tekil taşımalarda teslim etme teslim kavramının taşıyıcı bakımından karşılığını oluştururken, teslim alma ise gönderilen bakımından karşılığını oluşturur¹⁰¹⁷. Buradan hareketle teslim, taşıyıcının eşyanın vasıtasız veya vasıtalı zilyetliğini varma yerinde yetkili gönderilene/sözleşme veya taşıma belgesinde hak sahibi olarak belirlenen kimseye devretmesini sağlayan hukuki fiildir¹⁰¹⁸. Tanımdan da anlaşılacağı üzere teslimin gerçekleşmesi için zilyetliğin devri konusunda tarafların iradelerinin aynı yönde olması gerekmektedir¹⁰¹⁹. İleriki bölümlerde detaylıca göreceğimiz üzere teslimin gerçekleşmesi için gönderilenin eşyaya maddi anlamda sahip olması gerekmemektedir. Bazı durumlarda eşyanın gümrük idarelerine, rıhtım idarelerine, liman

¹⁰¹⁶ **Lücke in Prölss/Martin:** AHB § 1 ,Knr. 22; **Veith Jürgen/Gräfe Jürgen/Gebert Yvonne:** *Der Versicherungsprozess § 15 Allgemeine betriebliche Haftpflichtversicherungen*(Jörn Schanz/Mirjam Boche- § 15 Allgemeine betriebliche Haftpflichtversicherungen), 2. Auflage, Nomos, 2015, Knr 39-40; **Rüffer, Wifried /Halbach, Dirk / Schimikowski, Peter:** *Versicherungsvertragsgesetz- AHB § 1 Gegenstand der Versicherung, Versicherungsfall* (HK-VVG/Peter Schimikowski AHB §1), 4.Auflage, Nomos, Knr. 35; **Veith/Gräfe/Gebert:** *Der Versicherungsprozess- § 19 Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung* (Michael/Brügge-§ 19 Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung), Knr. 76.

¹⁰¹⁷ **Uslu:** *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.64; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.97.

¹⁰¹⁸ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.52,53, 55; “*Taşıyıcı eşyayı alıcıya teslim etmişse, edimin ifa etmiş sayılır ve bundan sonraki taşımalarda sorumlu tutulamaz.*” (Y.11.HD. 22.10.2014- E. 10772 / K. 16178). Bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.48.

¹⁰¹⁹ **Uslu:** *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.65; “*Taşıma hukuku açısından yükün gönderilene teslimi, taşıma faaliyetinin sona ermesi üzerine, taşıyıcı veya taşıyanın hâkimiyetinde bulunan yük üzerindeki zilyetliğinin, gönderilene devrini sağlayan iki taraflı hukukî işlemidir. Bu itibarla, yükün gönderilene tesliminin hukukî niteliğini, tarafların karşılıklı irade açıklamalarıyla kurulan ve taşıyıcı veya taşıyanın yüke özen borcunun ifasına yönelik tasarrufî bir sözleşme olduğu kabul edilebilir.* (Y. 11. HD. 24.04.2013- E.9560/ K. 8178)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.85.

işletmesine teslimi, gönderilene teslim edilmeyip teslim hazır bir şekilde bekletilmesi eşyanın teslim edilmesi anlamına gelecektir¹⁰²⁰.

Multimodal taşımada teslim almadan bahsedilmek için eşyaların doğrudan veya dolaylı olarak MTO'nun veya onun yardımcıları niteliğinde olan adamlarının veya hizmetin yararlandığı kişilerin zilyetliğine geçirilmesi lazım gelmektedir¹⁰²¹. Teslim alma multimodal taşıma sözleşmesinin akdedilmesiyle birlikte olabileceği gibi sonradan da gerçekleşebilecektir. Eşyaların MTO tarafından ne zaman teslim alındığı yükleme yükümlülüğünün kime ait olduğuyula ne zaman teslim edildiği ise boşaltma yükümlülüğünün kime ait olduğuyula yakın ilişki içerisinde. Yükleme MTO'nun yükümlülüğünde ise, teslim alma yüklemeden önce gerçekleşecek, gönderenin sorumluluğunda ise teslim alma yüklemeden sonra gerçekleşecektir¹⁰²². Boşaltma durumunda da boşaltma yükümlülüğü MTO'da değilse, MTO eşyaları boşaltmaya hazır bir şekilde tuttuğu halde eşyayı teslim etmiş sayılacaktır¹⁰²³. Multimodal taşımada teslim kavramı gerek TTK gerekse ilgili konvansiyon hükümlerine göre değişiklik göstereceğinden her bir düzenleme açısından bu durum ileriki bölümlerde ele alınacaktır.

Zıya terimi arapça kökenli bir kelime olduğu için bazı uluslararası konvansiyonların çevirisinde kayıp ifadesiyle Türkçe karşılığını bulmaktadır¹⁰²⁴. Taşıyıcının teslim aldığı eşyayı varma yerinde alışlagelen sürede hak sahibine kısmen veya tamamen teslim etme iktidarından yoksun olması haline zıya denir¹⁰²⁵. Hasar ise eşyanın durumunun kötüleşmesi veya bozulması sebebiyle değerinin azalmasıdır¹⁰²⁶. Multimodal taşımalarda zıya ve hasardan doğan sorumluluk, MTO'nun eşyaya gerekli özeni göstermesi anlamına gelen eşyaya özen borcunun ihlali durumlarında ortaya çıkmaktadır.

Eşyanın kararlaştırılan süre veya süre kararlaştırılmamışsa makul süre içerisinde varma yerine ulaştırılamamasına gecikme denir¹⁰²⁷. Gecikmeden bahsedebilmek için bir zararın varlığı gerekli olup, herhangi bir zarar doğmamışsa gecikmeden doğan sorumluluk söz konusu olmayacaktır¹⁰²⁸. Multimodal taşımada MTO'nun eşyayı belirli sürede taşıma borcuna

¹⁰²⁰ “Yükün gümrük idaresine veya liman işletmesine tesliminin, gönderilene teslim anlamına geleceği kararlaştırılabilir. Anlaşma yoksa, ticari teamül araştırılmalıdır. (Y. 11. HD. 18.12.2012- E. 14857 /K.21084)” bkz. Eriş; *Taşıma Hukuku*, s.477.

¹⁰²¹ Adıgüzel; *MTO*, s.120-121.

¹⁰²² Adıgüzel; *MTO*, s.121.

¹⁰²³ Adıgüzel; *MTO*, s.121.

¹⁰²⁴ Ülgen; *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.178-179.

¹⁰²⁵ Şamlı; *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.30

¹⁰²⁶ Şamlı; *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.34.

¹⁰²⁷ Sözer; *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.211.

¹⁰²⁸ Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları*, s.83.

aykırı davranması ve bunun sonucunda bir zararın ortaya çıkması durumunda gecikmeden bahsedilebilecektir.

4.2.2. Zıyadan Doğan Sorumluluk

Zıya, genellikle taşıyıcının varma yerinde eşyaları teslim edemediği hal olarak nitelendirilir¹⁰²⁹. Zıya, taşıyıcının gönderilene eşyayı teslim borcunu ifa etme imkânının yangın çıkması, eşyanın düşürülmesi vb. sebeplerle tamamiyle yok olması, eşyanın değerini tümünden yitirmesi, asli özelliğini kaybedecek şekilde fiziki olarak değişmesi veya sürekli bir şekilde ya da belirsiz bir süre için taşıyanın hâkimiyetinden çıkması, amacına uygun kullanılma imkânının kalmaması durumlarında söz konusu olmaktadır¹⁰³⁰.

Zıya kavramı kendi içerisinde eşyanın ekonomik bütünlüğü bozulmadan fiilen parçalara ayrılıp ayrılmadığı dikkate alınarak tam zıya ve kısmi zıya şeklinde ikiye ayrılmaktadır¹⁰³¹.

Tam zıya, taşıyıcının eşyayı ambalajı da dâhil olmak üzere fiziki olarak teslim edememiş olması haline denir¹⁰³². Buradaki ambalaj ifadesi bizim için önemlidir. Ambalaj eşyanın bir parçası sayıldığından boş ambalajın teslimi halinde tam zıya söz konusu olmamaktadır. Konteynerler vasıtasıyla gerçekleşen multimodal taşımada konteynerin bu şekilde değerlendirip değerlendiremeyeceğinin tespiti gereklidir. Kanaatimizce, konteynerin boş olarak teslim edilmesi halinde eşyadan beklenen fayda sağlanamayacağından, tam zıyanın varlığı kabul edilmelidir¹⁰³³. Eşyanın fiziki olarak var olması ve nerede olduğunun bilinmesi durumlarında eşyayı teslim etme imkânı daimi surette söz konusu değilse tam zıyadan

¹⁰²⁹ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.74; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.30; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.95; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.57.

¹⁰³⁰ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.47-50; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.179; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.208-209; **Seven:** *Yüke Özen*, s. 82; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.148; **Akan:** *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, s.75; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.157; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.141; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.391; **Okay:** *Deniz Ticareti Hukuku II*, s.192; **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.66; **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.247; **Akıncı Sami:** *Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1968, s.342; **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları Birinci Cilt (Taşıma Hukukuna Giriş Eşya Taşıma İşleri)*, s.79; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.57-58; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.72-73.

¹⁰³¹ **Karan:** *CMR Şerhi*, s.309; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.59.

¹⁰³² **Karan:** *CMR Şerhi*, s.309; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.43.

¹⁰³³ Adıgüzel ise bu durumun kısmi ziya olarak kabul edileceğini belirtmiştir. Bkz. **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.145; **Adıgüzel:** *MTO*, s.123.

bahsedilebilecektir¹⁰³⁴. Eşyanın fiziki olarak zarar görmesi durumunda, tamir edilmesi mümkün değilse veya tamiri mümkün olduğu halde tamirden sonra kullanılma ihtimali yoksa tam zıya söz konusudur¹⁰³⁵. Zıya eşyanın tamamında değil, sadece bir kısmında ortaya çıkmasına rağmen, bu kısım eşyanın bütün olarak iktisadi değerini ortadan kaldırıyorsa tam zıyanın gerçekleştiği kabul edilmelidir¹⁰³⁶.

Taşıyıcı tarafından devralınan eşyanın miktar, hacim ve ağırlıkça eksik bir şekilde ancak ticari bir değer taşır vaziyette gönderilene teslim edilmesi halinde kısmi zıyan varlığı kabul edilir¹⁰³⁷. Kısmi zıya çoğu zaman doğal sebepler sonucunda eşyanın ağırlığında meydana gelen eksiklik¹⁰³⁸ olarak nitelendirebileceğimiz fire kavramı ile karıştırılmaktadır. Fire durumunda eşyanın kendine has özelliğinden dolayı kurumması, buharlaşması vb. sebeplerle eşya taşıma esnasında hacim ve tartı itibarıyla eksilmektedir¹⁰³⁹. Fire özellikle dökme yüklerde¹⁰⁴⁰ karşımıza çıkan makul özenin gösterilmesine rağmen önlemeyen ticari bakımdan olağan ve kaçınılmaz eksiklikler olarak kabul edilebilir¹⁰⁴¹. Fireyi kısmi zıyadan ayıran temel farklılıklar eksilmenin eşyanın belli bir bölümüne özgü olmayıp, eşyanın bütününe sirayet etmiş olması ve belirli bir nispeti aşmamasıdır¹⁰⁴².

¹⁰³⁴ **Adıgüzel:** MTO, s.122; **Özdemir:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.99; **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.43.

¹⁰³⁵ **Adıgüzel:** MTO, s.122; **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.43.

¹⁰³⁶ **Sözer:** Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, s.209; **Arkan:** Demiryolu, s.91; **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.180; **Özdemir:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.100; **Adıgüzel, Burak:** Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu (Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu), Adalet Yayınevi, 2. Baskı, Ankara 2012, s.76.

¹⁰³⁷ **Arkan:** Demiryolu, s.91-92; **Akıncı:** Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, s.93; **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.246; **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.59; **İmrak:** Karayolu Taşımacılığında CMR’ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu, s.40; **Erdil:** CMR Konvansiyonu, s.153; **Karan:** CMR Şerhi, s.309; **Clarke:** International Carriage of Goods by Road: CMR, s.188-190.

¹⁰³⁸ **Şamlı:** Taşıyanın Sorumluluğu, s.31-32; **Akan:** Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.76.

¹⁰³⁹ **Şamlı:** Taşıyanın Sorumluluğu, s.31; **Franko, Nisim:** “Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi”, Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Ankara 1991, s.202; **Ülgener:** Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s.137; **Seven:** Yüke Özen, s.84.

¹⁰⁴⁰ Dökme yüklerle ilişkin olarak dikkat edilmesi gereken bir diğer husus, yükleme ve boşaltma aşamasında yapılan ölçümler arasında farklılık bulunmasının, her zaman yükte bir eksiklik meydana geldiği anlamını taşımadığıdır. Zira farklılık bazen değişik ölçme ya da hesaplama yöntemleri kullanılmasından kaynaklanabilmektedir. Bu durumda kağıt üzerinde bir eksiklik söz konusu olsa dahi, yükün hacminde veya ağırlığında gerçek bir azalma mevcut değildir. Ancak taşıyan tarafından farklılığın değişik ölçüm yöntemleri kullanılmasından ileri geldiği ispatlanamadığı takdirde, eksiklik zıya olarak kabul edilecektir. Bkz. **Şamlı:** Taşıyanın Sorumluluğu s.32; **Can:** CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, s.79.

¹⁰⁴¹ **Şamlı:** Taşıyanın Sorumluluğu s.31-32.

¹⁰⁴² **Şamlı:** Taşıyanın Sorumluluğu, s.32

Eşyanın zayi olması ie eşyanın zıyından taşıyıcının sorumlu olması farklı hususlardır¹⁰⁴³. Taşıyıcı hâkimiyeti altındaki eşyaya gerekli özeni göstermediği için zıya hali meydana gelirse o durumda sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Zıya hali, uluslararası konvansiyonlarda ve ulusal mevzuatlarda belirlenen süre içinde eşyaların gönderilene teslim edilmemesi halinde eşyanın zayi olduğunun kabulüne imkân veren zıya karinesine bağlanmıştır¹⁰⁴⁴. Zıya karinesinin uygulandığı durumlarda gönderilen eşyayı teslim alarak gecikmeden kaynaklı zararını talep edebileceği gibi, eşyanın zayi olması nedeniyle uğramış olduğu zarar için taşıyıcıya karşı tazminat talebinde bulunabilir¹⁰⁴⁵. Bu durumda eşyanın zayi olduğna ilişkin taşıyıcının aksini ispatının mümkün olmadığı kesin bir karine olduğundan, taşıyıcının uluslararası konvansiyonlar ve ulusal mevzuatlarda belirlenen süre geçtikten sonra, eşyanın teslim edilebilecek halde olduğunu ve teslim hazırlanmış olduğunu ispatlayarak göndereni eşyayı teslim almayı zorlaması mümkün değildir¹⁰⁴⁶. Taşıyıcı seçme hakkının kullanılmasına engel olamaz. Zıya karinesinin işletilebilmesi için eşyayı bekleme süresi konusunda Türk hukukunda ve uluslararası konvansiyonlarda farklı düzenlemeler benimsenmiş olup, bu sürelerle çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde değinilecektir.

4.2.3. Hasardan Doğan Sorumluluk

Hasar eşyanın kırılması, kirlenmesi, kimyasal olarak etkilenmesi, çürümesi, paslanması, donması ıslanması, nemlenmesi, renklenmesi, dökülmesi, çizilmesi, kokması, başka eşyalarla karışması, aroma kaybına uğraması gibi sebeplerle maddi varlığının kötüleşmesi ve kalıcı bir şekilde değer kaybına uğramasıdır¹⁰⁴⁷. Buradan hareketle hasarın söz konusu olabilmesi için eşyanın maddi varlığının kötüleşmesi ve kalıcı bir şekilde değer kaybına uğraması kümülatif şarttır¹⁰⁴⁸. Eşyanın maddi durumu kötüleşmediği halde eşyanın değeri azalıyorsa veyahut eşyanın maddi varlığı herhangi zarar görmeksizin geç teslim

¹⁰⁴³ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.30-31.

¹⁰⁴⁴ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.32-33.

¹⁰⁴⁵ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.33.

¹⁰⁴⁶ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.33; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.75; **Kum:** *Taşıyıcının Tehlikeli Madde Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu*, s.70.

¹⁰⁴⁷ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.35; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.51; **Arkan:** *Demiryolu*, s.93; **Karan:** *CMR Şerhi*, s.310; **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku – I*, s.480; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.181; **Seven:** *Yüke Özen*, s.85; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları* s.76; **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, s.82; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.141; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.62; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.391.

¹⁰⁴⁸ **Karan:** *CMR Şerhi*, s.31; **Seven:** *Yüke Özen*, s.85; **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.66; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.76-77; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.192-193; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.391.

edilmesi durumunda eşyanın piyasa değeri azalıyorsa burada hasardan bahsedilemeyecektir¹⁰⁴⁹.

Eşyanın tam hasara uğraması söz konusu olabileceği gibi eşyada kısmi hasar da meydana gelebilir. Eşyanın bir bölümünde oluşan hasar, hasarın olmadığı bölümün değerinde de azalmaya sebebiyet veriyorsa, tam hasar söz konusu iken, eşyanın sadece belirli bir bölümünde hasar oluşmuşsa bu hasar eşyanın bütününe etkilemiyorsa kısmi hasar söz konusudur¹⁰⁵⁰. Tam hasar veya kısmi hasardan bahsedilmek için eşyanın niteliği önemlidir. Eşya bütün bir parça halinde ise tam hasar; birbirinden bağımsız parçalardan meydana gelmişse kısmi hasar vardır.

Asli niteliğini tamamen yitirmiş ya da iktisadi değeri kalmamış eşyalar hasar görmüş değil zayi olmuş eşya olarak kabul edilecektir¹⁰⁵¹. Eşyanın tamir masraflarının eşyanın değerini aştığı durumlarda eşyanın zayi olduğu kabul edilmelidir¹⁰⁵². Eşyanın müşterek avarya, kurtarma ve yardım gibi bir sebeple rehnedilmesi veya üzerinde hapis hakkı kurulması durumlarında da eşyadan faydalanmak mümkün olmayacağından eşyanın hasar gördüğü kabul edilmelidir¹⁰⁵³.

4.2.4. Gecikmeden Doğan Sorumluluk

MTO'nun sorumluluğu eşyayı taşımak ve varma yerinde zarara uğramadan teslim etmekle sınırlı değildir. Gönderen ile kararlaştırdıkları sürede, böyle bir süre kararlaştırılmamışsa makul sürede eşyayı teslim etmeyi de kapsamaktadır¹⁰⁵⁴. Makul süreden kasıt, taşıma için belirlenmiş araçların cinsi, eşyanın miktarı, taşıma şartları, taşıma aracının taşıma yapabilmesi için izin verilen saatler, gönderen ya da gönderilenin emir ve talimatları ve her somut taşımaya göre değişen objektif hususların içinde olduğu tedbirli ve basiretli bir

¹⁰⁴⁹ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu* s.35; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.101; **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.248.

¹⁰⁵⁰ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.77; **Adıgüzel:** *MTO*, s.124; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.147; **Arkan:** *Demiryolu*, s.93; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.181; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.35; **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s.152.

¹⁰⁵¹ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.74; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.35; **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.220; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.102.

¹⁰⁵² **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.210; **Akıncı:** *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 139; **Seven:** *Yüke Özen*, s. 85-86; **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.66; **Yetiş:** *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s.35; **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.220; **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları Birinci Cilt (Taşıma Hukukuna Giriş Eşya Taşıma İşleri)*, s.82.

¹⁰⁵³ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku – I*, s.482.

¹⁰⁵⁴ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku – I*, s.482; **Tekil:** *Deniz Hukuku*, s.317; **Çelik İlgin Özlem Canan:** “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl:7, S:14, İstanbul, 2008, s.177; **Light:** “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar”, s.20.

MTO'dan eşyaları teslim etmesi için beklenen süredir¹⁰⁵⁵. Nitekim TTK m.1178/4'e göre; *“eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslim gecikme olduğu varsayılır*¹⁰⁵⁶.”

Gecikme, eşyayı gönderenden teslim alıp gönderilene teslim edene kadar olan süre olarak nitelendirebileceğimiz taşımanın ifa edildiği sürenin taşımanın ifa edilmesi gereken süreden fazla olması durumudur¹⁰⁵⁷. Diğer bir deyişle, eşyanın taşıma süresi geçtikten sonra teslim edilmesi durumunda gecikme söz konusu olur¹⁰⁵⁸. Bu sebeple gecikmeden bahsedebilmek için öncelikle eşyalar vasıtalı veya vasıtasız bir şekilde MTO'nun hâkimiyetine bırakılmalı, sonrasında da eşyalar MTO tarafından gönderilen veya hak sahibine, vasıtalı veya vasıtasız bir şekilde devredilmelidir. Daha önce zikrettiğimiz üzere bu hususlar yükleme ve boşaltma ile ilintili olduğundan bu işlemleri kimin yapacağı önem kazanmaktadır. Multimodal taşımada bu husus multimodal taşımaya uygulanacak hukuka göre belirlendiğinden taşıma süresinin başlangıcı, yükleme, boşaltma işlemleri ileriki bölümlerde Türk hukuku ve ilgili ulusal konvansiyonlarda ele alınacaktır.

Gecikmenin gerçekleşmesi MTO'nun sorumluluğun ortaya çıktığı anlamına gelmemektedir. Gecikmede çoğunlukla zıya ve hasarda olduğu gibi eşyaya ilişkin bir zarar söz konusu olmamakta, sadece eşyalar varma yerine planlanandan geç ulaşmaktadır. Gecikme

¹⁰⁵⁵ **Adıgüzel:** MTO, s.125. “Davaya konu taşıma Türkiye-İspanya arasında uluslararası bir taşıma olduğundan 1956 tarihli CMR (Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi) hükümlerine tabi olduğu, somut olayda yazılı bir taşıma sözleşmesi ve kararlaştırılmış bir teslim süresinin bulunmadığını, 3 parsiyel taşımada taşıma süreleri CMR 19. maddesi gereğince “taşıma sırasındaki şartlara göre taşıyıcının basiretli davranıp davranmadığına” göre tespitinin gerektiği, parsiyel taşıma olduğundan araç yükünün dolması için 3-4 gün beklemenin normal olduğu, 08.09.2010 tarihi arife günü olmak üzere 09.09.2010-12.09.2010 tarihleri arasının Ramazan Bayramı'na denk gelmesi nedeniyle taşıyıcının 5 gün gümrük işlemlerinde ve çıkışlarda aksama yaşamasının doğal olduğu, kara trafiğinde Avrupa'da hafta sonu ağır vasıtaların seyredememesi ve kanuni zorunluluk olan takometre kontrolü sonucu sürücünün dinlendirilmesi şartları göz önünde tutularak bu taşımanın 15-16 günde yapılmasının makul olduğu”, Karar için bkz. Yarg. 11. H.D., E:2013/2141 K:2014/8767 <https://karararama.yargitay.gov.tr/> (E.T: 18.05.2021).

¹⁰⁵⁶ “...İstanbul'dan Münih'e karayoluyla taşınması konusunda davalı taşıyıcı ile sözleşme akdedildiğini, davalının makul süre içinde malı taşıma ve teslim yükümlülüğünü yerine getirmediği, bu nedenle müvekkilinin 31. Uluslararası Ticaret Fuarına tam ekipmanla katılamayıp yeni stant malzemeleri ile ek ulaşım ve konaklama giderleri yapmak zorunda kaldığını ileri sürmüştür...Dava taşımanın geç yapılması ve ayrıca malın kaybedilmesi nedeniyle uğranılan zararın tahsili ve manevi tazminat istemine ilişkindir...davacı yeni stant malzemeleri temin etmek suretiyle zarara uğramış olup, ancak bu zararını geç teslim hükümlerine göre davalıdan isteyebilir...”. Bkz. Yarg. 11. H.D., E: 2015/6011, K:2015/13460 <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2015-6011-k-2015-13460-t-14-12-2015/2153270/> (E.T: 30.05.2021); “Yükün Mülga TTK'nın 779'uncu maddesi uyarınca, sözleşme veya ticari teamül ile belli olan ve bunların yokluğu halinde, halin gereğine göre, uygun görülen bir sürede taşınması gerekir. (Y.11. HD. 15.06.1999- E.1201 / K. 5371)” bkz. **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.488.

¹⁰⁵⁷ **Sözer, Bülent;** “Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu” , İstanbul Barosu Dergisi, C. 87, S. 3, 2013, s.55; **Yazıcıoğlu:** Hamburg Kuralları, s.77; **Şamlı:** Taşıyanın Sorumluluğu, s.36-37.

¹⁰⁵⁸ **Karan:** CMR Şerhi, s.312.

neticesinde bir zarar ortaya çıkmışsa gecikmeden doğan sorumluluk söz konusu olmaktadır¹⁰⁵⁹. Teslim süresinin ne kadar aşılmış olduğunun bir önemi yoktur. Zararın meydana gelmesi ve zarar ile gecikme arasında nedensellik bağının varlığı ve bunun ispatı yeterlidir¹⁰⁶⁰.

Kişinin malvarlığı veya şahısvarlığında isteği dışında meydana gelen eksilmeler olarak nitelendirilebileceğimiz zarar kavramı¹⁰⁶¹ gecikme söz konusu olduğunda malvarlığı zararı şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Malvarlığı zararı, şahıs veya eşya zararı şeklinde ortaya çıkmayan, herhangi bir şahıs veya eşya zararının da dolaylı olarak sonucu olmayan mal varlığı eksilmesi olarak tanımlanan yoksun kalınan kar¹⁰⁶², gümrük vergilerinin yükselmesi şeklinde örneklendirebileceğimiz saf (gerçek) ekonomik zarar¹⁰⁶³ ve şahıs veya eşya zararların sonucunda ortaya çıkan dolaylı malvarlığı eksilmesi olarak ifade edilen gerçek olmayan ekonomik zarardan oluşmaktadır¹⁰⁶⁴.

Gecikme konusunda açıklığa kavuşturulması gereken önemli bir mesele gecikme dolayısıyla eşyanın zayı olması veya hasar görmesi durumunda, bu zararın bir “gecikme zararı” olarak kabul edilip edilemeyeceğidir. Bu hususta doktrinde zıya ve hasara ilişkin hükümlerin uygulanacağı belirten görüşler¹⁰⁶⁵, hakların yarışmasının söz konusu olacağı ve zıya veya hasara ilişkin hükümler ile gecikmeye ilişkin hükümlerin tercihe göre uygulama alanı bulacağını belirten görüşler¹⁰⁶⁶ ve gecikmeden doğan her türlü zararın gecikme zararı olduğunu belirten görüşler¹⁰⁶⁷ mevcuttur. Kanaatimizce, gecikmenin zıya ve hasara yol açtığı hallerde zıya ve hasardan doğan sorumluluğu esas almak daha yerinde olacaktır. Çünkü bu durumda artık zıya ve hasar ortaya çıkmıştır. Zıya ve hasarın söz konusu olmadığı hallerde zaten gecikme zararı ile ilgili hükümlere başvurabilme imkânına haiz olan taşıma

¹⁰⁵⁹ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.83.

¹⁰⁶⁰ **Karan:** *CMR Şerhi*, s.312.

¹⁰⁶¹ **Dauner-Lieb, Barbara / Langen, Werner:** *BGB – Schuldrecht*, § 278 (NK-BGB/ Bearbeiter § 278), 4. Auflage, C.H. BECK, Baden, 2021, Knr.17; **Haag Kurt:** *Geigel, Haftpflichtprozess, Kapitel 3. Schadensersatz wegen Beschädigung oder Zerstörung von Sachen* (Geigel, Haftpflichtprozess/ Bearbeiter(in) Kap.3), 28. Auflage, C.H. BECK, München, 2020, Knr. 1; **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.543; **Oğuzman / Öz:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler C.2*, s.38.

¹⁰⁶² “Geç teslim nedeniyle uğranılan zarar ve ayrıca mahrum kalına kar istenebilir. (Y.11. HD. 12.09.2014- E.8456 / K.13683)”, bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.541.

¹⁰⁶³ **Yazıcıoğlu Emine:** “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, *Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, C.22, 2002, ss. 1039-1056, s.1054 <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/99502> (E.T.: 10.01.2020); **Samlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.44.

¹⁰⁶⁴ **Veith/Gräfe /Gebert:** *Der Versicherungsprozess- § 14 Privathaftpflichtversicherung*, (Ronald Betz-§ 14 Privathaftpflichtversicherung), Knr.117,124,125.

¹⁰⁶⁵ **Arkan:** *Demiryolu*, s.129; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.214.

¹⁰⁶⁶ **Karan:** *CMR Şerhi*, s.314.

¹⁰⁶⁷ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.46.

sözleşmesinin tarafları ve ilgilileri, gecikmeden kaynaklanan zıya ve hasar hallerinde, hem zıya ve hasar hem de gecikmeye ilişkin tazminat taleplerini taşıyıcıya yöneltmemelidir¹⁰⁶⁸.

Multimodal taşımalarda gecikmeden doğan sorumluluk tüm taşımanın gecikmesi halinde ortaya çıkmaktadır. Taşıma safhasındaki gecikmenin başka bir taşıma safhasında telafi edilmesi durumunda gecikmeden bahsedilmek mümkün değildir. Ancak ilk veya aradaki taşıma ayağındaki bir gecikme sonraki taşıma ayaklarına sirayet ederse veya son taşıma ayağında gecikme olursa MTO gecikmeden sorumlu olacaktır¹⁰⁶⁹.

4.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

4.3.1. Genel Olarak

6102 sayılı TTK'nın 902. maddesi, HGB 452¹⁰⁷⁰ ile uyumlu bir şekilde multimodal taşımayı düzenlemektedir. Multimodal taşıma sözleşmesine TTK m.850-893 hükümlerinin uygulanabilmesi için sağlanması gereken şartlara yer vermektedir. TTK m. 903 ise, multimodal taşımada zararın meydana geldiği taşıma türünün belirlenebilmesi ilgili taşıma türünü düzenleyen normun uygulanacağını belirtmektedir¹⁰⁷¹. TTK'nın 903. maddesinin atfıyla, zararın gerçekleştiği taşıma türünün belirlenemediği durumlarda ise TTK'nın birinci ve ikinci kısım hükümleri uygulanacaktır¹⁰⁷². Daha önce de zikrettiğimiz üzere 902. madde tek tip sorumluluk sistemini 903. madde ise ağ sorumluluk sistemini benimsemektedir. Buradan hareketle TTK'da tek tip sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarılama sorumluluk sisteminin benimsendiği söylemek yerinde olacaktır.

¹⁰⁶⁸ Aksi yönde "...Gecikmeden doğan zararlar kastedilen, dolaylı malvarlıksal zarar olup, bunlar, gecikme nedeniyle eşyanın piyasa değerinin düşmesi, gümrük vergilerinin artması, gönderilenin üçüncü kişilere taahhütlerini yerine getirememesi ve bu nedenle cezai şart ödemesi, böyle bir tazmin sorumluluğuyla karşı karşıya kalmamak için taşıma konusu eşyanın muadilini bir şekilde temin etmek zorunda kalması, üretim veya pazar kaybına uğraması, boşaltmada görev alacak işçilere veya eşyanın saklanacağı depoya fazla ücret ödemesi gibi, eşyanın maddi varlığını etkilemeyen, tazmini meselesi CMR'de düzenlenen ve taşıma ücretini aşmayacak olan zararlardır. Bunun yanında gecikme nedeniyle taşınmakta olan malın ziyaa veya hasara uğraması durumunda taşıyanın sorumlu olduğu maddi zarar ise, ziya veya hasar hali için öngörülmüş olan zarardır. Bu açıklamalar karşısında somut olaya gelince; yukarıda belirlenen ilkeler doğrultusunda ayrı ayrı gecikme ve malın bozulması nedeniyle taşıyıcı davalının sorumluluğunun belirlenmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, birleşen dosyada davacı vekilinin bu yöndeki temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün birleşen dosya davacısı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir..." Yarg. 11. H.D., E: 2013/4697, K: 2013/21306, K.T.: 25.11.2013, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2013-4697-k-2013-21306-t-25-11-2013-kara-tasimaciligi-sozlesmesi-kapsaminda-aralarinda-car/1410229/>, (E.T: 23.05.2021).

¹⁰⁶⁹ "Taşımanın geciktiği iddiasında, " gümrük çıkışı, gemi hareketi, varış ve Kabil'de teslim ilişkisi" hususlar dikkate alınarak, yapılan birçok taşıma için ayrı ayrı tespitler yapılarak sonucuna göre gecikme belirlenmelidir. (Y. 11. HD. 14.11.2014- E. 14418 / K. 17627) bkz. Eriş: Taşıma Hukuku, s.515.

¹⁰⁷⁰ Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn: EBJs/Reuschle HGB § 452, Knr.1-3.

¹⁰⁷¹ Değirmenci: Multimodal İşletici, s.277.

¹⁰⁷² Değirmenci: Multimodal İşletici, s.272.

MÖHÜK m.1/2'nin atfıyla uluslararası bir konvansiyonun multimodal taşımalara uygulanmadığı durumlarda TTK hükümleri uygulanma kabiliyeti bulabilecektir¹⁰⁷³. Bununla birlikte daha önce ifade ettiğimiz üzere CMR m.2, CIM m.1/3-4 m. ve m.38 ile MK m.1/3 m.18/4 ve m.38 gibi hükümlerle multimodal taşıma için özel bir düzenleme getirilmiştir. Bu halde bu düzenlemelerin uygulanması TTK hükümlerine göre öncelikli olacaktır.

4.3.2. Zarar Yerininin Belirlenebilir Olduğu Hallerde Sorumluluk

4.3.2.1. Genel Olarak

TTK'nın 903 uyarınca; *“zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, bu kitabın birinci ve ikinci kısım hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir.”* TTK m.903 bizi zararın meydana geldiği taşıma türünün belirli olduğu, eğer bu taşıma türünü icra eden bir alt taşıyıcı varsa zarardan bu sebeple sorumlu tutulması gerektiğine yönelik yanlış bir kanaate sürüklememelidir. Bu hükmün amacı, zarar hangi taşıma safhasında meydana gelmişse, multimodal taşıma sözleşmesi uyarınca taşıma işini üstlenen MTO ile alt taşıyıcılar arasındaki hukuki ilişki önem arz etmeksizin, MTO'nun zararın meydana geldiği taşıma türünü sanki kendisi gerçekleştirmiş ve multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları arasında bu taşıma türüne ilişkin bir sözleşme varmış gibi sorumlu olmasıdır¹⁰⁷⁴. Esasen bu durum, Alman hukukundaki kısmi farazi taşıma hukuku teorisinin¹⁰⁷⁵ bizim hukukumuzdaki görünümüdür. Multimodal taşımalarda tek tip sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarılama sorumluluk sistemini benimseyen HGB, kısmi farazi taşıma hukuku durumunda, zarar yerinin belirli olduğu taşıma türünü multimodal taşıma sözleşmesinin bir bölümü olarak nitelendirmektedir. Bu bölüm için ayrı bir sözleşme yapılmış gibi bir durumun ortaya çıktığını ifade etmektedir¹⁰⁷⁶. HGB bu taşıma türleri için farklı tekil konvansiyonlar öncelikli olmak üzere Alman hukukundaki özel düzenlemelerin uygulanması gerektiğini ifade etmektedir¹⁰⁷⁷.

¹⁰⁷³ Adıgüzel: MTO, s.130.

¹⁰⁷⁴ Hein: MüKoBGB/Martiny Rom I-VO Art.5, Knr. 148, 150; Aichberger, Thomas/Cassardt, Gunnar/Fuchs, Julian/Groh, Gunnar/Hakenberg, Michael/Kortstock, Ulf/Schmidt, Andrea/Schneil, Matthias/Weber, Klaus/Werner, Raik in Creifelds, Rechtswörterbuch Multimodaler Verkehr (Transport).

¹⁰⁷⁵ Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn: H EBJs/Reuschle HGB § 452a, Knr.6; Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber HGB § 452, Knr.1; Häublein, Hoffmann-Theinert: BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch, Knr.1-4.

¹⁰⁷⁶ Baumbach/Hopt: Baumbach/Hopt/Merkt HGB § 462, Knr.7,8; Häublein, Hoffmann-Theinert: BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch, Knr. 4; Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn: EBJs/Reuschle HGB § 452a, Knr.5; Adıgüzel: MTO, s.145.

¹⁰⁷⁷ Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber/Harm HGB § 437, Knr. 54; Häublein, Hoffmann-Theinert: BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch, Knr.21.

Multimodal taşımada zarar taşıma sırasında gerçekleşebileceği gibi taşıma esnasında yükleme, boşaltma, istifleme, depolama gibi işlemlerin gerçekleştiği sırada gerçekleşebileceğinden zararın meydana geldiği yerin ve bu yerde zararın hangi safhada oluştuğunun tespiti zordur¹⁰⁷⁸. TTK'nın benimsediği kısmi farazi taşıma hukuku teorisi uyarınca zararın meydana geldiği taşıma türü biliniyorsa, yukarıda zikrettiğimiz işlemler göz önüne alınmaksızın o taşıma türüne ait hükümler uygulanacaktır.

Şu hususu ifade etmemiz gerekir ki, multimodal taşımada taşımanın bir ayağında zararın belirlenmiş olması zarar yerinin belirli olması anlamına gelmemektedir. Aslolan zararın nerde meydana geldiğini tespiti olup, zarar önceki taşıma ayağında veya aktarma sırasında ortaya çıkmış olabilir¹⁰⁷⁹.

Bilinen zarar yerinde zıya, hasar ve gecikmeye sebebiyet veren olayın taşımanın hangi aşamasında ortaya çıktığına ilişkin ispat yükü zarar yerinin belirlenmesi halinde uygulanacak hukuk kuralı kendi lehine olacak olan tarafa aittir. Burada TTK'daki taşıma hukuku için getirilmiş genel ispat kuralının tersi bir durum söz konusudur¹⁰⁸⁰.

4.3.2.2. Demiryolu Taşımalarında Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname Hükümleri Uyarınca Sorumluluk

4.3.2.2.1. Genel Olarak

Multimodal taşımada taşıma ayaklarından birisinin demiryolu olması muhtemeldir. Demiryolu taşıması multimodal taşımanın ilk ayağı olabileceği gibi son ayağı da olabilir. Üç veya daha fazla taşıma türünün uygulandığı multimodal taşımada demiryolu taşıması ara taşıma ayağı da olabilir. Zararın eşyaların demiryolu ile taşınması sırasında ortaya çıkması halinde demiryolu taşıyıcısına ilişkin hükümler MTO'ya da uygulanacaktır. Daha önce bahsettiğimiz üzere demiryolu ile yapılan eşya taşımalarında RDİN'in demiryolu taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin hükümleri öncelikli olarak uygulanacak, RDİN'de boşluk bulunan hallerde ise TTK hükümleri uygulanacaktır.

4.3.2.2.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

RDİN 2. Bap m.17/2'ye göre; taşıyıcı mücbir sebepten, eşyanın bozulmasından, eksilmesinden, akmasından, yetersiz ambalajlanmasından ve eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan zıya ve hasardan dolayı sorumlu tutulmamaktadır. Bu hüküm dikkate alındığında

¹⁰⁷⁸ Adıgüzel: MTO, s.133.

¹⁰⁷⁹ Adıgüzel: MTO, s.133.

¹⁰⁸⁰ Adıgüzel: MTO, s.134-135.

taşıyıcının sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olarak belirlendiğini söyleyebiliriz¹⁰⁸¹. Bununla birlikte, RDİN 2. Bap 19. madde uyarınca taşıyıcı açık vagonla taşıma yapıldığını, eşyanın yeterli olmayan ambalajlama ile taşındığını ve ambalajlamanın yeterli olmadığının hamule senedinde yazılı olduğunu, gönderen veya gönderilen veyahut da bunların yardımcıları tarafından yükleme ve boşaltmanın gerçekleştirildiğini, eşyanın refakatçi nezaretinde taşındığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmektedir. Bu hükmü m.17/2 ile birlikte değerlendirdiğimizde taşıyıcının sorumluluğunun yumuşatılmış kusursuz bir sorumluluk olduğunu söyleyebiliriz. MTO demiryolu taşımasında zarar meydana geldiği takdirde kusuru olup olmadığına bakılmaksızın sorumludur. MTO sorumluluktan ancak yukarıda izah ettiğimiz sebeplerden birinin gerçekleştiğini ispat ederek kurtulabilir.

4.3.2.2.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu

Taşıyıcının zıya ve hasardan kaynaklan sorumluluğu ve sorumluluğunun süresin RDİN'in eşya taşımaların ilişkin 2. Bap Birinci Fasıldaki 17. maddede düzenlenmektedir. Bu hükme göre demiryolu taşıyıcısı¹⁰⁸² eşyayı ahz ve kabul ettiği tarihten gönderene, gümrükte yetkilendirilmiş kişiye, depolar genel idaresine ya da özel bir gönderilene teslim edinceye kadar bütün zıya ve hasardan sorumludur. RDİN uyarınca taşıyıcının sorumluluğu eşyanın dolaylı veya dolaysız zilyetliğinin kendisine veya alt taşıyıcılarına bırakıldığı andan itibaren başlamaktadır. Dolayısıyla RDİN uyarınca MTO'nun zıya ve hasardan sorumlu olması için, öncelikle eşyayı teslim almış olması gerekli olup, eşyayı koruma yükümlülüğü başladığı andan itibaren zıya ve hasarın eşyanın demiryolu ile taşınması aşamasında gerçekleşmesi gerekmektedir¹⁰⁸³. RDİN'in “*nakliye kontratosu*” başlıklı 2. Bap 4. maddesine göre; taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için, gönderenin usulüne uygun düzenlendiği hamule senedi ibraz etmesi ve taşıyıcının da senedi kabul ettiğine dair damganın vurulması gerekmektedir. Bu damga ile eşyanın teslim tarihi de belirlendiğinden, taşıma süresinin belirlenmesinde de bu damgadaki tarih esas alınmaktadır¹⁰⁸⁴.

Sorumluluğun yüklemeden önce başlayıp başlamayacağı eşyayı kimin yükleyeceğine göre değişkenlik göstermektedir. TTK m.863 uyarınca kural olarak yükleme gönderene ait bir

¹⁰⁸¹ **Arkan:** “*Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*”, s.67.

¹⁰⁸² Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinde taşıyıcı kavramı yerine şirket anlamına gelen “kumpanya” kelimesi kullanılmaktadır. Bununla birlikte, 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun uyarınca demir yolu taşıyıcısının şirket olması dışında, kamu tüzel kişisi de olması mümkündür.

¹⁰⁸³ RDİN Madde 17–On dördüncü maddede beyan olunduğu veçhile kumpanya emtia ve eşyayı ahz ve kabul ettiği tarihten mürselünileye veya gümrükde küçük arabaların müteahhidine ve muhazini umumiye idaresine veyahud on altıncı maddede beyan olunduğu veçhile mahsus bir mürsile teslim ve ita edeceği vakite kadar vukubulan bilcümle zayıat ve sakatatdan mes'ul olur.

¹⁰⁸⁴ **Arkan:** “*Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*”, s.67

yükümlülüktür. RDİN bu konuda bir hüküm içermemekle birlikte sadece canlı hayvan, ot kamış ve kömür tozunun gönderen tarafından yükleneceğini belirtmiştir. Kanaatimizce RDİN'e tabi taşımalarda da TTK hükümleri esas alınmalı yüklemeyi gönderenin gerçekleştireceği kabul edilmelidir. Ancak özel demiryolu taşımalarında sözleşmede kararlaştırılmışsa, halin icabı olarak taşıyıcı tarafından yükleme gerekiyorsa, bu minvalde ticari bir teamül var ise, demiryolu taşıyıcısı eşyayı teslim aldığı andan itibaren sorumluluk altına girecektir¹⁰⁸⁵.

MTO'nun zıya ve hasardan kaynaklan sorumluluğun sona ermesi eşyaların gönderilene teslimi ile gerçekleşmektedir¹⁰⁸⁶. RDİN m. 17/3 teslim konusunda bir zıya karanesi getirmiştir. Buna göre, taşıyıcı eşyaları teslim aldığı tarihten itibaren 4 hafta geçtiği halde eşyaları teslim edememişse eşyanın zayi olduğu kabul edilecek ve sorumlu olacaktır. RDİN'de bu karine aksi ispat edilebilir bir karine olarak düzenlenmemiştir¹⁰⁸⁷.

RDİN 2.Bap m.17/3'te taşıyıcının sorumluluğunun gönderilene teslim dışında sona ereceği diğer durumlar düzenlenmektedir. Bu haller; eşyanın küçük yol arabaları müteaahidine teslimi, eşyanın hamule senedinde gösterilen gönderilene veya adamlarına teslimi veya taşıma ücretinin ödenmesi olarak gösterilebilir. Taşıma ücretinin ödenmesi sorumluluğun eşyanın teslimine dek devam edeceği hükmüne aykırılık teşkil etmekte olup, kanaatimizce uygulanabilir nitelikte değildir¹⁰⁸⁸.

Multimodal taşımada demiryolu ayağının taşımanın son ayağı olması durumunda eşya boşaltıldıktan sonra gönderen teslim almaz, eşya taşıyıcı tarafından da kendi deposuna veya üçüncü bir kişiye geçici süreyle bırakılırsa taşımadan doğan sorumluluk sona ermeyecektir¹⁰⁸⁹. Demiryolu taşımasının multimodal taşımanın ara ayaklarından biri olması ve MTO'nun bu taşıma türü için alt taşıyıcı kullanması durumunda, MTO'nun sorumluluğu demiryolu taşımasını kendi gerçekleştiriyorsa kendisinin, alt taşıyıcıları kullanmakta ise bu kişilerin, diğer taşıma türünü gerçekleştirecek olan alt taşıyıcılara eşyaların zilyetliğinin devretmesi ile sona erecektir.

MTO'nun sorumluluğu noktasında RDİN m.16 tartışmaya açık bir hüküm ihtiva etmektedir. Bu hükme göre taşıma sırasında ortaya çıkan bir taşıma engeli veya teslim sırasında ortaya çıkan bir teslim engeli olduğunda, eşyaların hasar ve masrafı gönderene ait

¹⁰⁸⁵ **Adıgüzel:** *MTO*, s.150.

¹⁰⁸⁶ Eğer MTO eşyayı boşalttıktan sonra gönderilen tarafından hemen teslim alınmaz ise, taşıyıcı tarafından kendisinin veya başkasının deposuna geçici süre bırakılırsa, taşımadan doğan sorumluluk devam eder. Bkz. **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.148-149.

¹⁰⁸⁷ **Arkan:** “*Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*”, s.55; **Arkan:** *Demiryolu*, s.92.

¹⁰⁸⁸ **Arkan:** “*Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*”, s.60.

¹⁰⁸⁹ Böyle bir durumun taşıma sözleşmesini sona erdireceği ve ardiye sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı yönünde bkz. **Arkan:** “*Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*”, s.60

olmak üzere durumdan gönderilen haberdar edilmek şartıyla 14 gün için eşyalar MTO tarafından muhafaza altına alınabilecek veya bir ardiyeye bırakılabilecektir¹⁰⁹⁰. Bu süre içerisinde söz konusu engel ortadan kalkmazsa yine masraflar gönderene ait olmak MTO tarafından eşyalar gönderilene iade edilebilecektir¹⁰⁹¹. İşte bu süreçte, RDİN uyarınca MTO eşyaya gelebilecek herhangi bir zarardan TTK hükümlerinin aksine sorumlu değildir. Kanaatimizce bu durumda dahi MTO'nun sorumluluğunun devam etmesi gerekirken konunun TTK'ya göre özel hüküm niteliğinde olan RDİN'de bu şekilde ele alınmasına hukuk tekniği açısından yapılabilecek bir şey yoktur¹⁰⁹².

4.3.2.2.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

Gecikmeden doğan sorumluluk, daha önce de ifade ettiğimiz üzere teslim süresinin aşılması ile ortaya çıkmaktadır. Teslim süresi RDİN 2. Bap 11. maddesinde taşıma süresi ve gönderme süresi olarak ikiye ayrılmıştır. Küçük hızlı taşımalarda taşıma ve gönderme süreleri ayrı ayrı belirlenmişken; büyük hızlı taşımalarda gönderme süreleri de taşıma sürelerine dâhil edilmiştir. Taşımanın yapılacağı süre taşıma süresi olarak ifade edilirken, taşımaya başlanabilmesi için lazım gelen hazırlık işlemlerinin yapılması için gerekli süre gönderme süresi olarak ifade edilmektedir¹⁰⁹³. Bu ikili ayırım eşyanın teslimi açısından anlam ifade etmemekte olup, her iki sürede de taşıyıcının teslimde gecikip gecikmediğinin tespitinde bir bütün olarak ele alınır¹⁰⁹⁴. Diğer bir deyişle, gönderilen belirlenen taşıma süresi içerisinde eşyayı teslim aldığı anda, taşıma süresine veya gönderme süresine riayet edilmediğini iddia edemez¹⁰⁹⁵. Her iki süre de taşıyıcının hamule senedine damga vurması ile başlayacaktır¹⁰⁹⁶.

Küçük hızlı taşımalarda ve büyük hızlı taşımalarda demiryolu taşıyıcısının hangi süre içerisinde taşımayı gerçekleştireceği RDİN'de hükme bağlanmıştır. Buna göre, küçük hızlı taşımayla 0-150 km arasında taşınacak bir eşyanın gönderme süresinin bir (1) gün, taşıma süresinin de bir (1) gün olduğu; 150- 275 km arasında ise gönderme süresinin bir (1) gün, taşıma süresinin iki (2) gün olduğu düzenlenmiştir¹⁰⁹⁷. Büyük hızlı taşımada ise 0 -150 km arasında taşınacak bir eşyanın bir (1) günde; 150- 275 km arasında ise 2 günde taşınacağı

¹⁰⁹⁰ Taşıma sonucu ardiyeye konulan eşyanın taşıma ücreti ile ardiye ve sair giderleri, malı teslim alan gönderilence ödenir. Gönderilen malı taşıyıcıdan teslim alarak hukuken ardiyeye tevdi etmediği ve bu işlemlerden haberi de bulunmadığı takdirde, ardiye ücretiyle sorumlu tutulamaz. Bkz. Eriş: Taşıma Hukuku, s.94.

¹⁰⁹¹ Arkan: "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", s.64.

¹⁰⁹² Arkan: "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", s.64.

¹⁰⁹³ Arkan: "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", s.65.

¹⁰⁹⁴ Arkan: "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", s.65.

¹⁰⁹⁵ Arkan: "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", s.65.

¹⁰⁹⁶ RDİN'de küçük hızlı taşımalarda düzenlenen sürelerin taşıyıcının hamule senedine damga vurması ile başlayacağı düzenlenmiş olup büyük hızlı taşımalarda da bu husus uygulanmalıdır.

¹⁰⁹⁷ Civan: Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.82.

düzenlenmiştir¹⁰⁹⁸. Bu düzenlemenin bugünkü Türkiye'nin ulaştığı teknoloji ve altyapıya ne denli uyumlu olduğu tartışmalıdır. Ancak bu süreler de tıpkı TCDD tarafından belirlenen taşıma tarifeleri gibi dönemin şartlarında çıkış garı ve varış arasındaki tüm mesafe dikkate alınarak belirli kilometre dilimlerinin belirli zamanlarda geçilmesi ilkesine göre hesaplanan süreler olup, taraflar bu sürelerle riayet etmektedirler¹⁰⁹⁹. Kanaatimizce buradaki sürelerden ziyade taşıma süresini, taraflarca kararlaştırılan veya taraflarca böyle bir süre kararlaştırılmamışsa özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul süre olan tanımlayan TTK m.873'teki düzenleme esas alınmalıdır. TTK'daki bu durum uluslararası tekil taşımaya ilişkin konvansiyonlarda da yer almaktadır. Demiryolu taşıyıcısının sorumluluğunu düzenleyen COTIF'de 1999 yılındaki Vilnius protokolü ile RDİN'e benzeyen hükümlerden sıyrılarak, TTK'daki makul süre kavramına yer vermiştir.

Eşyanın gönderilenin ikametgâhına veya demiryolu ulaşımı olmayan bir yere teslim edilmesi kararlaştırılmış ve bu durum hamule senedine geçirilmişse, eşyanın varış istasyonuna ulaşması taşıyıcı sorumluluktan kurtarmamakta olup, eşyanın kararlaştırılan süre içerisinde belirlenen yere ulaştırılması gerekmektedir¹¹⁰⁰. Bu sürede eşyada teslim edilmediği takdirde gecikme söz konusu olur. RDİN 2. Bap m.14 uyarınca eşya varış istasyonuna geldiği takdirde gönderilenin kendisine bildirim yapılmasına yönelik bir talebi varsa gönderilene bildirimde bulunulmaması veya teslim süresinin bitiminden sonra bildirimde bulunulması durumunda da gecikmeden bahsedilebilir¹¹⁰¹.

RDİN 2. Bap m.21/1'e göre; taşıyıcı gecikmenin önüne geçemeyeceği ve neticelerine mani olamayacağı olaydan kaynaklandığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulacaktır.

Demiryolu taşımasının multimodal taşımada son taşıma olduğu veya demiryolu taşımasının ilk ya da aradaki bir taşıma olup buradaki gecikmenin tüm taşımanın gecikmesine neden olduğu durumlarda MTO gecikme sebebiyle demiryolu safhasındaki taşımadan sorumlu olacaktır¹¹⁰².

4.3.2.2.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

Taşıma belgesinin sorumluluğa etkisini izah etmeden önce MTO açısından taşıma türlerine ilişkin taşıma belgesi düzenleme zorunluluğunun olmadığını belirtmemiz lazım gelmektedir. Multimodal taşımada, taşıma farklı taşıma türleri ile gerçekleştirilmekle birlikte, MTO'nun her bir taşıma türü için ayrı ayrı taşıma belgesi düzenlemesi beklenemez. Bunun

¹⁰⁹⁸ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.82.

¹⁰⁹⁹ **Adıgüzel:** *MTO*, s.153.

¹¹⁰⁰ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.82.

¹¹⁰¹ **Arkan:** *"Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu"*, s.65-66.

¹¹⁰² **Adıgüzel:** *MTO*, s.153.

yerine MTO tüm taşıma için tek bir taşıma belgesi düzenleyebilir¹¹⁰³. Taşıma türlerinin alt taşıyıcıları sorumlu oldukları taşıma türleri için MTO'ya veya eşyayı gönderene taşıma belgesi düzenleyip verebilirler. MTO'da taşıma türünü kendisi gerçekleştirdiği durumlarda o taşıma türüne özgü taşıma belgesi düzenleyebilir.

Bununla birlikte multimodal taşımada zarar yeri biliniyorsa, o taşıma türüne ilişkin iç hukuktaki özel düzenlemelerdeki taşıma belgesine ilişkin hükümler, zarar yeri bilinmiyorsa TTK m.856 vd. hükümleri uygulanacak, tarafların düzenlemiş olduğu multimodal taşıma belgesi bu hükümlere aykırı olmadığı sürece uygulama alanı bulacaktır¹¹⁰⁴. Bu bakımdan taşıma türlerinde düzenlenen taşıma belgesi ile ilgili hükümler ve TTK'nın taşıma belgesi ile hükümleri incelenecektir. Multimodal taşıma belgeleri etkisini ispat yükü ve ispat yükünün değişmesinde göstermekte, taşıma belgelerindeki kayıtlar kimi zaman karine kimi zaman da delil niteliği taşıdığından MTO'nun sorumluluğuna etki etmektedir. Bu bakımdan çalışmamızda taşıma türleri için düzenlenen taşıma belgelerindeki bu hususlara yer verilecektir.

4.3.2.2.3.'te bahsettiğimiz üzere taşıma sözleşmesi hamule senedinin taşıyıcıya ibrazı ve taşıyıcının senedi kabul ettiğine dair damgasını vurması ile kurulduğundan, böyle bir damganın varlığı taşıyıcı ile gönderen arasındaki taşıma sözleşmesinin varlığını ispatlamaktadır.

RDİN 2. Bap m. 5. hamule senedini ve içeriğini düzenlemektedir. RDİN uyarınca hamule senedinin, taşıma esnasında taşıyıcıda bulunması zorunlu olup, taşıyıcı tarafından hamule senedinin bir örneği çıkartılıp, eşya ile birlikte gönderilecektir¹¹⁰⁵. Hamule senedinde; çıkış ve varış istasyonları, gönderenin ve gönderilenin ad, soyad ve adresleri, eşyanın tanıtıcı işareti ve sayısı, kolilerin içinde ne cins eşya olduğu, eşyanın ambalajı birlikte ağırlığı ve nasıl istiflendiği, ölçülemeyen bir eşya ise eşya ile gerekli bilgiler, taşımanın şekli ve hızı ile gönderenin imzası yer almaktadır¹¹⁰⁶. RDİN 2. Bap m. 5 uyarınca taşıyıcının eşyanın hamule senedindeki beyana uygunluğunu inceleme hakkı vardır. Bu inceleme, gönderen hazırsa onun yanında, değilse vekilleri veya iki şahit önünde yapılır¹¹⁰⁷. RDİN uyarınca hamule senedi TTK'daki taşıma senedinden farklı olarak taşıyıcı aleyhine delil olarak kullanılamaz. Dolayısıyla buradaki kayıtlar taşıyıcı lehine delil niteliğinde değerlendirilecektir.

¹¹⁰³ Ayrıntılı bilgi için bkz. 2.2.5.

¹¹⁰⁴ Aynı yönde bkz. **Karan:** *Elektronik Konişmento*, s.71.

¹¹⁰⁵ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.52; **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.36.

¹¹⁰⁶ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.36.

¹¹⁰⁷ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.37..

Hamule senedi taşıyıcının sorumluluğunun başlaması ve sona ermesinde önemli rol oynamaktadır. Eşyanın taşıyıcıya tesliminde senede vurulan damga ile taşıyıcının sorumluluğu başlamaktadır. RDİN 2. Bap m.14'te hamule senedinin ibrazı ve taşıma ücretinin ödenmesi halinde, ödemeli teslimde eşyanın teslim edileceği ve taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceği düzenlenmiştir. RDİN 2.Bap m.17/3'te eşyanın hamule senedinde gösterilen gönderilene veya adamlarına teslimi ile taşıyıcının sorumluluğun sona ermesi de bu kapsamda değerlendirilebilir. Yine RDİN 2. Bap m.19 uyarınca, ambalajlamanın yeterli olmadığının hamule senedinde yazılı olması halinde taşıyıcı eşyanın zıyaı veya hasarından sorumlu olmamaktadır.

RDİN hükümlerinin multimodal taşımada düzenlenmiş bir taşıma belgesine uygulanması eski tarihli olması sebebiyle mümkün gözükmemektedir. Bunun en basit örneği taşıma belgesine damga vurma şartının aranmasında görülmektedir. Nitekim 1999 tarihli CIM'de bu yönde bir şart bulunmamaktadır. Kanaatimizce, TTK'nın taşıma senedine ilişkin hükümleri zararın demiryolu taşıma safhasında meydana geldiği durumlarda da uygulanmalıdır¹¹⁰⁸.

4.3.2.2.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyuma Borcunun Sorumluluğa Etkisi

Demiryolu taşımalarında taşıyıcı, gönderenin ve veya gönderilenin TTK m.868/1 uyarınca makul olan emir ve talimatlarını yerine getirmek zorundadır¹¹⁰⁹. RDİN'de gönderenin talimatları genellikle varış istasyonunun değiştirilmesi ve gönderilenin değiştirilmesi şeklinde tezahür etmekte; bu bakımdan gönderenin taşımaya müdahalesi diğer taşıma türlerine göre sınırlı kalmaktadır¹¹¹⁰

Gönderen RDİN 2. Bap 14. Maddesinde belirtilen şartlarla eşyayı geri alabileceği gibi başka şekilde gönderilmesini talep edebilir. Gönderenin emir ve talimat yetkisi hamule senedinin zilyetliğinin gönderilene taşıyıcı tarafından geçirilmesine kadar geçerlidir.

RDİN 2. Bap 14. maddesi uyarınca senet gönderilene geçtikten sonra, taşıyıcı yalnızca gönderilenin talimatına tabi olacaktır.

¹¹⁰⁸ Aynı yönde bkz. **Adıgüzel**: MTO, s.335.

¹¹⁰⁹ “Taşıyıcı, mülga TTK n.773’ e göre eşyanın gönderilmesinde, aldığı emre göre hareket etmelidir. Davalı taşıyıcı, davacı yetkilisinin emri uyarınca eşyayı teslim etmişse, oluşan zarardan sorumlu değildir. (Y. 11. HD. 20.12.2012- E. 3026/K.21405) ” bkz. Eriş: *Taşıma Hukuku*, s.86.

¹¹¹⁰ **Civan**: *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.62.

MTO'nun demiryolu taşımalarında bu kapsamdaki emir ve talimatları uymaması durumunda sorumluluğu söz konusu olacaktır¹¹¹¹. Verilen talimata uyma nedeniyle bir zarar ortaya çıkmışsa MTO'nun sorumluluğu ise talimatın zarara etkisi oranında kısmen veya tamamen ortadan kalkacaktır¹¹¹².

4.3.2.2.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

RDİN'de taşıyıcının yardımcılarının sebep olduğu zararlardan sorumluluğunu düzenleyen bir hüküm bulunmamaktadır. RDİN'de hüküm bulunmayan hallerde TTK hükümleri uygulanacağından TTK'nın yardımcılarının kusuru başlıklı 879. maddesi uygulanacaktır.

TTK m.879 hükmü, taşıyıcının kendi adamları ile taşımanın yerine getirilmesi için istifade ettiği kişilerin, görevlerini yerine getirdikleri esnadaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olduğunu belirtmektedir. Multimodal taşımada yardımcı kavramını ikinci bölümde multimodal taşıma sözleşmesinin ilgililerinden alt taşıyıcıyı izah ederken genel olarak ifade etmiştik. TTK m.879 hükmüne zarar yerinin belirlenemediği durumlardaki sorumluluk bahsinde ayrıntılı olarak yer vereceğiz.

4.3.2.2.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri

4.3.2.2.8.1. Multimodal Taşıma Operatörünü Sorumluluktan Kurtaran Genel Sebepler

4.3.2.2.8.1.1. Mücbir Sebep ile Multimodal Taşıma Operatörünün Önleyemeyeceği ve Sonuçlarına Engel Olamayacağı Olay

Mücbir sebep deprem, kasırga, sel, siyasi ve genel grev gibi öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan, genel bir davranış normunun veya borcun ihlaline sebebiyet veren olağanüstü bir olaydır¹¹¹³. RDİN 17. madde de mücbir sebep kavramına yer verilmiştir. MTO'nun kaçınılamayacak ve önlenemeyecek bir durumdan dolayı gecikme zararından sorumlu olmayacağına hükmedilmiştir¹¹¹⁴. Kanaatimizce gecikme zararı için geçerli bu durum

¹¹¹¹ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.72.

¹¹¹² **Adıgüzel:** MTO, s.155, **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.73.

¹¹¹³ **Eren:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.582; **Tandoğan, Haluk:** *Türk Mesuliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010, s.464; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.1342; “Genelde dış kuvvetlerin sonucu olan, borçlunun işletmesiyle bağlantılı bulunmayan, önceden görülemeyen, kaçınılmaz ve mutlak bir şekilde borcun ifasını engelleyen olay olarak öğretide tanınımı bulan mü

¹¹¹⁴ Burada mücbir sebep koşulları somut olayın şartları göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir bkz. **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.74-75, **Adıgüzel:** MTO, s.156-157. Ayrıca, Yargıtay bir kararında “Bir semavi afet gibi mücbir sebep dolayısıyla eşyanın yükletilmesin de gecikme vukuu halinde D.D. Yolları İşletme Tüzüğünde bir kayıt bulunmaması nedeniyle mahkemece ticaret kanunu hükümlerinin uygulanmasında ve buna atfen istenilen gecikme tazminatın reddedilmesi yerindedir.” şeklinde karar vermiştir. Bkz. **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.89. **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.459.

zıya ve hasardan doğan sorumluluğa da uygulanmalıdır. Çünkü taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olay kavramıyla mücbir sebep kavramı iç içedir. Ancak zıya ve hasardan doğan sorumlulukta her türlü kaçınılmayacak ve önlemeyecek olay bu kapsamda değerlendirilmemelidir. Taşıyıcı ve işletmesi açısından geri döndürülemez zararlara yol açacak, ekonomik mahvına sebep olacak kaçınılmayacak ve önlemeyecek olaylar bu minvalde değerlendirilmelidir¹¹¹⁵.

4.3.2.2.8.1.2. Eşyaya Has Kusur

Eşyaya has kusur onun üretimi ya da bir işleminden geçirilmesi sırasında kendisindeki bazı kusurlar veya uygunsuzluklardan kaynaklı olarak taşıma sırasında zarara sebebiyet veren kusurdur¹¹¹⁶. RDİN m.17/2 uyarınca, eşyanın özünde bir eksiklik veya bozukluk durumu var ise demiryolu taşıyıcısı bu durumdan sorumlu olmayacaktır.

4.3.2.2.8.1.3. Hak Sahibinin Kusuru

Demiryolu taşımada taşıyıcıya karşı tazminat talebinde bulunma hakkı olan gönderilen ve gönderenin kusurlu davranışı zararın ortaya çıkmasına kısmen veya tamamen etki etmişse, taşıyıcının sorumluluğu zararın ortaya çıkmasına etki edilen oranda ortadan kalkacaktır¹¹¹⁷. Bu durum TBK m.52’de de ele alınmış, zarar görenin kusurunun zarara sebep olması halinde hâkimin tazminatta indirimde gidebileceği veya tazminatı tamamen kaldırabileceği düzenlenmiştir. Nitekim TTK m.875’te de zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı sebep olması halinde tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğunun dikkate alınacağı ifade edilmiştir. Bu genel sebep şüphesiz ki demiryolu taşımalarında da uygulama alanı bulacaktır.

4.3.2.2.8.1.4. Hak Sahibinin Talimatı

RDİN’de hak sahibinin talimatının taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracağına ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda TTK m. 875/2 uyarınca, hak sahibinin talimatı, taşıyıcının davranışı ile ortaya çıkan zarar arasındaki illiyet bağıını kesen bir sebep olarak nitelendirilir¹¹¹⁸. Bu sayede taşıyıcı sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulmaktadır¹¹¹⁹.

¹¹¹⁵ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.74-75.

¹¹¹⁶ **Adıgüzel:** *MTO*, s.157.

¹¹¹⁷ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.87.

¹¹¹⁸ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.86-87.

¹¹¹⁹ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.73.

Taşıyıcının hak sahibinin talimatının zarara yol açması durumunda kusuru olup olmadığına bakılmasızın sorumluluktan kurtulmaktadır. Ancak, hak sahibinin talimatı zarara sebebiyet verebilecek bir nitelikteyse taşıyıcın hak sahibini bu talimat hususunda uyarması gerekmekte olup, aksi takdirde sorumluluktan kurtulamayacaktır¹¹²⁰.

4.3.2.2.8.2. Multimodal Taşıma Operatörünü Sorumluluktan Kurtaran Özel Sebepler

4.3.2.2.8.2.1. Eşyanın Üstü Açık Vagonla Taşınması

RDİN 2. Bap m.19/2’de üstü açık vagonlarla taşınacak eşyaların belli olduğu, bunların üstü açık vagonla taşınması durumunda ortaya çıkan zarardan taşıyıcının sorumlu olmadığını ifade edilmektedir. Aynı husus TCDD Tarifesinin sorumluluk başlıklı 3.5.7 maddesinin a, b ve c bentlerinde de görülmektedir. Buna göre, kapalı vagonlarla taşınması talep edilen eşyanın varlığı durumunda bu tip vagonların süresi içerisinde temin edilememesi durumunda taşıma senedine “*açık vagonla taşımayı kabul ediyorum her türlü sorumluluk bana aittir*” şeklinde açıklama yazılabilir. Senedin gönderen tarafından imzalanması halinde TCDD’nin sorumluluğu ortadan kalmaktadır¹¹²¹. Yine kapalı vagonla taşınması icap eden tarifiede sayılan eşyaların açık vagonlarla taşınması durumunda TCDD yalnızca tren kazası ve yangından sorumlu olmaktadır¹¹²². TTK m. 878/1-a’da “*sözleşmeye veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması veyahut güverteye yükleme yapılması halinde, taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulacağı*” hüküm altına alınmıştır¹¹²³.

Üstü açık vagon, tamamen kapalı olmayan vagonu ifade ettiğinden¹¹²⁴ tavanı kapalı halde bulunması rağmen yanları açık vaziyette olan vagonların da olabileceği dikkate alınmalı, sorumsuzluk halinin sadece üstü açık vagonla yapılan taşımalara özgü olmadığı değerlendirilmelidir.

¹¹²⁰ **Arkan:** Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, s.72.

¹¹²¹ **Adıgüzel:** MTO, s.158.

¹¹²² **Adıgüzel:** MTO, s.158.

¹¹²³ ... Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve toplanan delillere göre, taşıma konusu emtianın Polonya'dan Ankara'ya davalı sorumluluğunda tren yolu ile taşınmak üzere teslim edildiği, ahşap kasa kapakları üzerindeki sabitleme çivilerinin sökülerek kapağın açılması sonrasında kasa içerisindeki malzemelerden bir kısmı ile biçerdöver üzerindeki muhtelif aksesuar ve yedek parçaların çalındığı, taşıma açık vagonla yapılırsa dahi bu durumun taşıyıcının taşıma sırasındaki eşyayı gözetip, koruma borcunu ortadan kaldırmayacağı, davalı iddiasının aksine hasar gören emtianın yüklenmesi sırasında taşıma sandıklarının kapak tahtalarının sökülmesi, çivilerinin çıkartılmış durumda olmasının hayatın olağan akışına uygun olmadığı, emtianın bu hali ile kabul edilmemesi, durumunun belgelenmesi gerektiği, kapalı şekilde teslim aldığı emtiayı muhafaza edemeyen davalının eksik teslimden sorumlu olduğu gerekçesiyle davanın kabulüne, 13.191,59 TL'nin 14.1.2011 tarihinden itibaren işleyecek değişen oranlarda avans faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir. ...” Bkz. Yarg. 11. H.D, E:2013/18660, K: 2014/12578, K.T.:01.07.2014; <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2013-18660-k-2014-12578-t-01-07-2014-nakliyat-emptia-sigorta-policesinden-kaynaklanan-rucue/1470129/>, (E.T.: 18.05.2020)

¹¹²⁴ **Arkan:** Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, s.72; **Civan:** Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.90.

¹¹²⁴ **Adıgüzel:** MTO, s.158.

Talimat konusunda belirttiğimiz üzere, taşıyıcının sorumluluğun doğmaması için eşyanın açık vagonla taşımaya uygun olmadığını gönderene bildirmesi önemlidir. Hak sahibi zararın eşyanın açık vagon ile taşınmasından ileri gelmediğini ispat ederse taşıyıcının sorumluluğu devam edecektir¹¹²⁵.

4.3.2.2.8.2.2. Eşyanın Yetersiz Ambalajlanması

RDİN 2. Bap m.19'a göre, taşıyıcı yetersiz ambalajlamanın hamule senedine yazılması halinde zıya ve hasardan sorumlu değildir. Bu hükmü değerlendirirken. RDİN Bap m. 2'de dikkate alınmalıdır. Buna göre, eşyanın zarar görmemesi için ambalajlanmasının gerekli olduğu hallerde, eşyanın ambalajlanmadığı veya yetersiz şekilde ambalajlandığı tespit edilirse, taşıyıcı eşyayı taşımayabilir¹¹²⁶. Bu durumda taşıyıcı yine de eşyayı kabul ederse ambalajsız teslim veya yetersiz ambalajlaması hususunda hamule senedine çekince koyması gerektirir. Aksi takdirde taşıyıcının sorumluluğu söz konusudur. Nitekim TCDD tarifi de yeterli ambalaj içinde bulunmayan perakende işlemli¹¹²⁷ eşyada meydana gelebilecek her türlü zarardan TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin sorumlu olmayacağını belirtmiştir. Bu şekildeki eşyanın taşıma belgelerine "*Ambalajı Yeterli Değildir*" şeklinde meşruhat verilip altına gönderenin imzası atılır.

Ambalajsız veya yetersiz bir ambalaj ile taşınan eşya zayi olur veya hasar görürse, taşıyıcı zararın bu durumdan kaynaklandığını ancak hamule senedine dayanarak ispat edebilir ve sorumluluktan kurtulur¹¹²⁸.

4.3.2.2.8.2.3. Yükleme ve Boşaltmayı Hak Sahibinin Yapması

RDİN 1. Bap m. 38 ve 2. Bap m. 3'te canlı hayvanları ve taşınması şarta bağlanan eşyaların yükleme ve boşaltmasının gönderen veya gönderilen ait olduğu ifade edilmiştir. Nitekim TTK'da da yükleme ve boşaltma işlemleri gönderene veya gönderilene ait bir yükümlülük olarak ifade edilmiştir. TCCD tarifesinde de yükleme ve boşaltma işlemi tam

¹¹²⁵ **Civan:** Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.90.

¹¹²⁶ **Civan:** Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.91.

¹¹²⁷ Demiryolu eşya taşımacılığında eşya perakende işlemli eşya taşımacılığı, tam vagonlu eşya taşımacılığı şeklinde taşınmaktadır. Perakende işlemli eşya taşımacılığında eşya, vagonun belli bir bölümünde taşındığından, TCDD Taşımacılık AŞ tarafından 2017 yılında hazırlanan Eşya Tarifesi'nin 2.1.1 maddesi uyarınca, eşyaların perakende işlemli taşımaya kabul edilebilmesi için düzgün bir şekilde ambalajlanması ve her bir parçasının üzerine gönderilenin adı ve adresinin yazılması gerekmektedir. Tam vagon işlemli taşıma eşyanın ayrı vagona yüklenecek şekilde taşınması halinde söz konusudur. Eşya Tarifesi'ne göre canlı hayvan, dökme yük, cenaze taşımaları tam vagon işlemli olarak taşınacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz.

<https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uploads/images/Lojistik/Yurtici/tarife.pdf> (E.T.: 22.08.2020)

¹¹²⁸ **Arkan:** Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, s.77.

vagon işlemli taşımalarda gönderen veya gönderilene, perakende işlemli taşımalarda ise taşıyıcıya aittir¹¹²⁹.

RDİN m.19/4'e göre yükleme ve boşaltma işlemleri gönderen / gönderilen veya yardımcıları tarafından gerçekleştiriliyorsa bu işlemler dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan taşıyıcı sorumlu değildir. Taşıyıcı zararın yükleme ve boşaltmadan kaynaklandığını ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilir. RDİN bu hükmü taşıyıcı korumak maksadıyla ihdas etmiştir. Zira yükleme işleminde meydana gelen zararlar genellikle taşıma sona erdiğinde anlaşılabilmektedir¹¹³⁰. Burada talimat ve ambalaja ilişkin yükleme hatasının özel bir inceleme gerekmeden açıkça anlaşılabılır olduğu durumlarda taşıyıcı gönderene bu durumu bildirmelidir¹¹³¹. Aksi takdirde ortaya çıkan zarardan sorumlu olduğu kabul edilmelidir¹¹³².

4.3.2.2.8.2.4. Eşyanın Doğal Niteliği

RDİN 2. Bap m. 17/2, eşyanın bozulması, eksilmesi, akması ve doğal niteliğinden meydana gelen bazı durumları, RDİN 2.Bap m.19/1 ise eşyanın kırılması, kuruması, akması, paslanması, sıcak ve soğuktan bozulması, ekşimesi ve eşyalardaki fireyi taşıyıcının sorumlu olmayacağı hususlar olarak düzenlemiştir. RDİN'e ek bir cetvel de hangi eşyalarda hangi oranlarda firenin makul olduğu belirtilmiş, cetvelde gösterilen miktarı aşan oranların fire olarak değerlendirilemeyeceği ifade edilmiştir¹¹³³. Burada belirtilen oranlardaki eşyadaki eksilmeden taşıyıcı sorumlu olmayıp, eşyadaki eksikliğin fire oranından fazla olması ve bu eksikliğin taşıyıcıdan kaynaklanması durumunda toplam eksiklikten fire miktarının düşülmesi sonucu kalan kısımdan taşıyıcı sorumlu olacaktır¹¹³⁴.

4.3.2.2.8.2.5. Taşınması Yasak veya Şarta Bağlı Olan Eşyanın Taşınması

RDİN 2. Bap m. 3'te taşınması kabul edilmeyen eşyalar ile taşınması şarta bağlanmış olan eşyalar; şekil, hacim, ağırlık ve benzeri yönlerden demiryolu araçları ile taşınması mümkün olmayan eşya, ateş almaya ve patlamaya müsait eşya, eter, petrol vb.ruhul sıvılar, yeşil kireç, potasyum klorat, her türlü asit bileşimi, her türlü cila boyaları, bozulmuş yağlar, nişadır ruhu, her türlü kibrit, ateş kutuları, fosfor, pamuk, pamuk teferruatı, petrol, petrol özlü

¹¹²⁹ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.92.

¹¹³⁰ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.78.

¹¹³¹ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.93.

¹¹³² **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.79.

¹¹³³ İçyağı ve domuzyağı ve şarab ve müskirat ve katran için de iki yüz kilometreye kadar %1 akma, sonraki her yüz kilometre için yine %1 akma ve en nihayetinde yazın ve kışın yapılan taşımada toplamda %3 akma olağan fire olarak kabul edilmiştir. Şeker pekmezi ve bal için iki yüz kilometreye kadar %1 akma, sonraki her yüz kilometre için yine %1 akma ve en nihayetinde yazın yapılan taşımada toplamda %5, kışın yapılan taşımada ise toplamda %4 akma olağan fire olarak düzenlenmiştir. Diğer eşyalar ve fire oranları için bkz. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/0.1.2.pdf> (E.T.: 13.11.2020)

¹¹³⁴ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.81.

maddeler, işaret fişegi, kapsül, amorsa, madeni hartuşlar, altın gümüş ve para, tablolar ve sanat eserleri, arsenik ve ondan yapılan kimyevi maddeler, kemik kömürü, sulu veya kurumayan eşya olmak üzere örnek kabilinden sayılmıştır¹¹³⁵. Bu eşyaların taşınması şarta bağlanmış ise bu şart gerçekleştirilerek taşıma gerçekleştirilmelidir. Bununla birlikte, gönderenin bu eşyalara ilişkin gerçeğe aykırı, yanlış beyanda bulunduğu ve koruyucu tedbirleri almadığı taşımalarda demiryolu taşıyıcısı sorumlu olmayacaktır.

4.3.2.2.8.2.6. Canlı Hayvan Taşınması

RDİN 1. Bap m. 38 uyarınca canlı hayvanlar gönderen tarafından yüklenir ve gönderilen tarafından boşaltılır. Gönderen aynı zamanda yükleme ve boşaltma esnasında da hayvanları tehlikelere karşı korumakla mükelleftir. Canlı hayvan taşınmasında, taşıyıcı hayvanın yanında refakatçi bulunmasını talep etme hakkına sahip olduğu gibi, vahşi bir hayvan taşınacak ise taşımayı kabul etmeme hakkına sahiptir. Zira hayvan taşıma taşıyıcı için oldukça meşakkatlidir. Hayvanlar taşıma sırasında ürkebilir, susuz, havasız kalabilir, sakatlanabilir¹¹³⁶. Hayvanın belirli niteliklerine bağlı olarak ortaya çıkan, hayvanların birbirine zarar vermesi gibi zararlardan taşıyıcı sorumlu olmayacaktır¹¹³⁷. Refakatçinin hazır bulunması halinde taşıma sırasında hayvanı tehlikelere karşı koruma yükümlülüğü refakatçide olacağından, refakatçi nezdinde gerçekleşen hayvan taşımalarında taşıyıcı sorumlu olmayacaktır. Taşıyıcı yükleme ve boşaltma işlemleri sırasında hayvanın gönderen veya gönderilenin hâkimiyetinde olduğu esnada meydana gelebilecek zararlardan da sorumlu değildir.

4.3.2.2.8.2.7. Eşyanın Refakatçi Nezaretinde Taşınması

RDİN uyarınca taşınması şarta bağlı eşyalar ile taşıma araçları ve cenaze taşımalarında refakatçi bulunması zorunlu olup, yukarıda bahsettiğimiz üzere canlı hayvan taşınmasında da refakatçi talep edilebilir¹¹³⁸. Refakatçiyle birlikte eşyanın taşındığı hallerde refakatçinin bu eşyaların niteliğine uygun bir şekilde koruma yükümlülüğü olduğundan meydana gelecek zararlardan taşıyıcı sorumlu olmamaktadır¹¹³⁹.

¹¹³⁵ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.95.

¹¹³⁶ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.82.

¹¹³⁷ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.82-83.

¹¹³⁸ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.96.

¹¹³⁹ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.83.

4.3.2.2.8.2.8. Zamanaşımı

RDİN 2. Bap m. 17/4 uyarınca zamanaşımı süreleri bir sorumluluktan kurtulma hali olarak düzenlenmiştir. Buna göre, eşyanın hasara uğraması halinde hak sahibinin eşyanın tesliminden itibaren dört haftaya kadar dava açma hakkı vardır. Tam zıya halinde ise eşyanın teslim olunması lazım gelen tarihten itibaren altı aya kadar dava açma süresi öngörülmüştür. Davacı, zararın eşyaların demiryolu ile taşınması aşamasında gerçekleştiğini ispatlayarak taşıyıcının sorumluluğunu dava yoluyla ortaya çıkarabilir. Bu süreler geçtikten sonra ise taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkmaktadır.

RDİN açılan davaların ise 1 yıl içinde sonuçlanmaması halinde davanın yokluk müeyyidesine tabi olduğunu ve hiç açılmamış sayılacağını düzenlemiştir.

4.3.2.2.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

4.3.2.2.9.1. Zıya ve Hasar Halinde

RDİN m. 20 MTO'nun meydana gelen zıyadan sorumluluğunu eşyanın piyasa fiyatı ile sınırlamış, bu hususun belirlenemediği takdirde, zıyaa uğrayan eşyanın varma yerinde gönderilene teslim edileceği yerdeki cari değerine göre belirleneceğini hükme bağlamıştır.

RDİN m.20'de belirlenen tazminatın belirli bir değeri aşamayacağı düzenlenmiştir. Belirlenen tazminat Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin Zıya ve Hasar Tazminatına Müteallik Birinci Bab 29, 37, 42 ve İkinci Bab 20'inci Maddelerindeki Hadlerin Tadiline Dair Kanunun 1. maddesiyle yapılan 3259 sayılı değişiklik uyarınca; eşyanın brüt kilogramı başına 54 kuruştur¹¹⁴⁰. Her ne kadar bu durum TTK m.882'de belirtilen 8,33 ÖÇH'nin hayli altında olsa da kısmi farazi taşıma hukuku kapsamında demiryolu ayağına uygulanacak hükümler sıralamasında özel kanun olan RDİN genel kanun olan TTK'ya göre daha öncelikli olacağından bu miktar esas alınacaktır. Kanaatimizce burada TTK hükümlerinin uygulanması daha isabetli olacaktır¹¹⁴¹.

RDİN'de eşyanın hasara uğraması halinde tazminat değerinin belirlenmesinde neyin ölçü alınacağı konusunda bir hüküm bulunmadığından TTK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. TTK m. 880/2'ye göre; eşyanın hasar görmesi durumunda, taşıyıcı eşyayı taşımak üzere teslim aldığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki farkı tazmin

¹¹⁴⁰ **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.104.

¹¹⁴¹ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.85; **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.213; *Yargıtay bir kararında trenle bir yerden bir yere nakledilen buldozerin davalı TCDD İşletmesinin ağır kusuru ile hasara uğradığı olayda yerel mahkeme kararını Nizamnamenin 2. Fasal 29. maddesine göre davacı gönderene sadece ağırlık hesabıyla ve kilo başına 54 kuruş üzerinden tazminat ödeneceği gerekçesiyle bozmuştur. Daha sonra Yargıtay bu karardan dönmüştür. Karar için bkz. Adıgüzel: MTO, s.162: Adıgüzel; bu hususta hakkaniyet gereği TTK 882 hükmünün uygulanması gerektiğini belirtmiştir. Ancak bu durum hukuk tekniği açısından mümkün değildir. Karar için ayrıca bkz. Civan: Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.104.*

etmekle mükelleftir. Bu durumda eşyanın hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark brüt kilogram başına 8,33 ÖÇH olarak hesaplanacaktır. Kanaatimizce demiryolu taşımasında zıya durumunda çok düşük bir sınırla sorumlu olan MTO'nun hasar durumunda sorumluluğunun daha yüksek bir sınırdan belirlenmesi hakkaniyetli olmayacaktır. Burada zıya ve hasar bir bütün olarak ele alınıp sorumluluk sınırı 8,33 ÖÇH olarak belirlenmelidir.

4.3.2.2.9.2. Gecikme Halinde

RDİN eşyaların tesliminde gecikmeden kaynaklanan zararlar için gecikme süresine bağlı olarak bir sınırlandırma öngörmüş, gecikme süresinin 48 saati geçmediği hallerde taşıma ücretinin yarısı, 48 saati geçtiği hallerde ise taşıma ücretini aşmamak kaydıyla bir tazminatın belirleneceğine hükmetmiştir¹¹⁴². Gecikme süresi farketmeksizin, hak sahibinin gecikme nedeniyle uğradığı zararı ispat etmesi gerekmekte olup, aksi halde taşıyıcının gecikme dolayısıyla tazmin sorumluluğu söz konusu olmayacaktır¹¹⁴³.

4.3.2.2.10. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

4.3.2.2.10.1. Eşyanın Sigorta Ettirilerek Ek Taşıma Ücreti Ödenmesi

RDİN taşınan eşyaya önceden belirli bir sigorta bedeli ile sigorta yaptırılmış ise, ortaya çıkan zararın bu sigorta bedeline kadar karşılanacağını belirterek, sorumluluğu sigorta bedeli ile sınırlandırmaktadır. Eşyanın bahsedilen miktardan daha fazla bedel ile sigortalanmış olduğu hamule senedine yazılmakla birlikte hak sahibinden de sigorta ücretinin temin edilmesi halinde taşıyıcı hak sahibinin beyan ettiği tazminat miktarı ile sorumlu olacaktır¹¹⁴⁴. Bu hükmü açacak olursak, 4341 Sayılı Devlet Demiryolları Nakliyatındaki Zıya ve Hasarların Tazmin Suretlerine Dair 3259 Sayılı Ek Kanun ile gönderene taşıyıcıya ilave bir ücret ödeyerek eşyanın gerçek değerini geçmemek üzere bildirilen değerde tazmin hakkı tanınmıştır¹¹⁴⁵.

¹¹⁴² **Adıgüzel:** MTO, s.162-163. Yargıtay 22/6/1966 tarihli ve 2949-2552 numaralı bir kararında “Demir Yolu ile yapılan taşımalarda, eşyanın geç tesliminden dolayı kar mahrumiyetine değil işletme tüzüğüünün ön gördüğü tazminatta hükmedilmesi gerekir” şeklinde karar vermiştir. Bkz. **Civan:** Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.10; **Zeyneloğlu:** Taşıma Hukuku, s.460..

¹¹⁴³ **Arkan:** Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, s.82-83.

¹¹⁴⁴ **Civan:** Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.105.

¹¹⁴⁵ **Civan:** Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.105.

4.3.2.2.10.2. Kast veya Kasta Eş Değer Kusurlu Davranış

Hukuka aykırı sonucun zarar veren tarafından bilinmesi ve öngörülmesi ve buna binaen istenerek gerçekleştirilmesi anlamına gelen kast¹¹⁴⁶ taşıma hukukunda taşıyıcının tazminat borcundan kurtulması sonucunu doğuran bir kavramdır. Kast kavramı, “doğrudan kast” “ihtimali/dolaylı kast” olmak üzere ikiye ayrılır. Öncelikle kast unsurundan bahsedilmemiz için, hareketi gerçekleştiren kişinin ayırtım gücüne sahip olması gerçeğine değinerek doğrudan kast halinde zarar veren meydana gelen sonucu doğrudan doğruya istemekte ve iradesini tamamen onun üzerinde odaklamakta iken dolaylı/ihtimali kast halinde, zarar veren neticeyi doğrudan doğruya istememekle birlikte, onu göze almaktadır¹¹⁴⁷.

Kast kavramının¹¹⁴⁸ dışında CMR m.29 ve HGB § 453’te yer alan kasta eşdeğer kusur¹¹⁴⁹ olarak ifade edebileceğimiz bir kavram daha bulunmaktadır. Bu kavram Türk hukukunda TTK m.886’da “Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879’uncu maddede belirtilen kişiler, bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz.” hükmünde ifade edilmiştir. “Pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle” şeklinde ifade edilen kusur türü dolaylı kastta zarar olasılığının yüksek olması aranmadığından dolaylı kast olarak nitelendirilemediği gibi, yeterli özenin gösterilememesinden dolayı zarar olasılığının görülemediği olması anlamına gelen ağır ihmal olarak nitelendirilemez¹¹⁵⁰. Bilinçli ihmal de failin zarar olasılığını görüp, bu olasılığın düşük olduğuna güvenmesi neticesinde zararı önleyecek tedbirleri almaması söz konusu olduğundan bu kusuru bilinçli ihmal olarak nitelendirmemiz mümkün değildir¹¹⁵¹. Dolaylı

¹¹⁴⁶ Eren: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.574; Antalya, Gökhan: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt V/1,2, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019, s.74; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.655; Karahasan: *Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeden Doğan Sorumluluk*, s.9; Tandoğan: *Türk Mesu’liyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mes’uliyet)*, s.45.

¹¹⁴⁷ Karan: *CMR Şerhi*, s.735; Tandoğan: *Türk Mesu’liyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mes’uliyet)*, s.46; Antalya: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.76; Eren: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.647; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.493; Şenocak Kemal: *Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)*, Sigorta Hukuku Sempozyumları, On İki Levha Yayıncılık, Ağustos, 2018, s.174-177; Antalya: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.76.

¹¹⁴⁸ Kast kavramını uluslararası eşya taşımalarını düzenleyen CIM m. 44; VK m. 25; HK m. 8; BMK m.21’de ifade edildiği üzere “...carrier done with the intent to causa loss...” (taşıyıcının zarara sebep olmak niyetiyle – kastıyla- yaptığı) davranışı olarak değerlendirmemiz gerekmektedir. Bkz. Ünan, Samim: *Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016, s.297.

¹¹⁴⁹ Şamlı: *Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.38.

¹¹⁵⁰ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.172-173.

¹¹⁵¹ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.173.

kasta yakın, ağır ihmal ile dolaylı kast arasındaki bu kusur¹¹⁵² çalışmamız da kasta eşdeğer kusur olarak ifade edilmiştir¹¹⁵³.

RDİN’de zararın taşıyıcının kastından ya da kasta eş değer kusurlu davranışından sorumlu olmayacağına ilişkin bir düzenleme bulunmadığından TTK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. TTK m.886 uyarınca MTO kastı veya kasta eşit kusurunun olması durumunda sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacaktır¹¹⁵⁴.

4.3.2.3. Havayolu Taşımalarında Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümleri Uyarınca Sorumluluk

4.3.2.3.1. Genel Olarak

TSHK m. 106 uyarınca yurt içinde gerçekleştirilen eşya taşıma sözleşmelerine öncelikli olarak TSHK hükümleri uygulanacak olup, TSHK’da bu hususta bir düzenleme yok ise somut uyuşmazlığa Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası konvansiyon hükümleri uygulanacak, burada da bir düzenleme yoksa TTK hükümleri uygulanacaktır¹¹⁵⁵.

Havayolu taşıyıcısının sorumluluğu TSHK’nın 121 ila 132’nci maddelerinde düzenlenmiştir. Multimodal taşıma sırasında zararın eşyanın havayolu ile taşınması sırasında gerçekleşmesi durumunda MTO’nun sorumluluğu TSHK’nın taşıyıcı sorumluluğuna ilişkin hükümleri uyarınca belirlenecektir.

4.3.2.3.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

TSHK m.123 uyarınca taşıyıcı, kendisinin ve çalışanlarının zararın ortaya çıkmaması ve onu önlemek için gereken bütün önlemleri almış olduğunu ya da bu tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır¹¹⁵⁶. Bu hükümden hareketle taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin iki görüş ön plana çıkmaktadır. İlk görüş, TTK’nın Varşova Lahey Metni’ni esas aldığını ve bu düzenleme de kusurlu sorumluluğun benimsendiğini belirterek, TSHK’da kusur sorumluluğunun geçerli olacağını

¹¹⁵² **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.173.

¹¹⁵³ Yargıtay 11. HD. 05.02.2008- E.14368 /K.1152 numaralı bir kararında “‘CMR’nin 32’inci maddesinde, kasta eş değer kusurdan söz edilmektedir. Kasta eş değer kusur kavramı bir özel hukuk kavramı olup, kasıt olmamakla birlikte kasta yakın bir kusurun varlığını ifade eder.” Bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.299.

¹¹⁵⁴ **Arkan:** *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*, s.93; Yargıtay 10/7/1972 gün ve 1972/3096 Esas, 3454 Karar numaralı bir kararında, “her ne kadar davalı TCDD İşletmesi kaybolan eşyalar için davacının kendilerinden halen yürürlükte olan (Rumeli Demiryolları İşletmesi Nizamnamesi)’nin eşyaum hükümlerine göre ağırlık üzerinden sadece 138 lira 60 kuruş tazminat isteyebileceğini ve eşyanın gerçek değerini isteyemeyeceğini savunmuş ise de, olayda, davalı işletme personelinin ağır kusuru olduğu ve mühürlü vagon kapılarının açılarak içerideki eşyaların alındığı... BK. nun 99 uncu maddesi hükmü sarahati karşısında nizamnamenin hafifletici hükmünden davalı idarenin faydalanmasına imkan yoktur. Davalı işletme ağır kusurlu olup tam tazminatla yükümlüdür.” Bkz. **Civan:** *Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.109; **Zeyneloğlu:** *Taşıma Hukuku*, s.169.

¹¹⁵⁵ **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.106.

¹¹⁵⁶ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.186.

ifade etmiştir¹¹⁵⁷. İkinci görüş ise yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanmak üzere 1966 Montreal Inter-carrier Agreement ile Varşova/Lahey sistemine giren yine yolcu taşıma sözleşmelerinde geçerli olmak üzere 1971 tarihli Guatemala City Protokolünde'de yer verilen kusursuz sorumluluk ilkesinin geçerli olacağı yönündedir. 1975 tarihinde 4 Numaralı Protokol ile tadil edilen 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli VK'da zıya ve hasardan doğan sorumlulukta da kusursuz sorumluluğun kabul edildiğini ileri süren bu görüş TSHK'da kusursuz sorumluluğun geçerli olduğunu ifade etmiştir¹¹⁵⁸. Üçüncü görüş ise sorumluluktan kurtulma sebeplerinin objektif sebepler olduğunu ileri sürerek sorumluluğun kusursuz sorumluluk olduğunu ifade etmiştir¹¹⁵⁹.

Kanaatimizce TSHK'daki sorumluluk “özen borcuyla ağırlaştırılmış olan bir kusur sorumluluğu” olarak nitelendirilebilir¹¹⁶⁰. Gösterilmesi gereken dikkat ve özenin tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özen olarak ifade edilmesi kusur sorumluluğunu bu özen borcu bakımından ağırlaştırmaktadır. Ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu, MTO ve taşımanın icrasında kullandığı kişileri, taşıma sözleşmesinden doğan borçlarını ifa ederken herhangi bir borçludan beklenebilecek mutad özen ve dikkati göstermekten daha fazlasını yapmak durumunda bırakan, zararın meydana gelmesini engelleyecek dikkatli ve basiretli bir taşıyıcının alması elzem olan bütün tedbirleri alma yükümlülüğü altına sokan sorumluluktan ancak gereken önlemleri aldıklarını, buna rağmen zarara engel olamadıklarını ispat ederek kurtulabilecekleri bir sorumluluk türüdür¹¹⁶¹.

¹¹⁵⁷ **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.201-202; **Sözer, Bülent:** “Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, BATİDER, Aralık 1984, C. XII, S. 4, s.22.

¹¹⁵⁸ **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.205-206; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.158.

¹¹⁵⁹ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.157; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.69.

¹¹⁶⁰ Aynı yönde bkz. **Sözer:** “Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, s.23; **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.104

¹¹⁶¹ Taşıyan kusuru ile sebebiyet verdiği zararlardan sorumlu olup; ancak mücbir sebepe, olağanüstü haller gibi sebeplerden ötürü sorumluluktan kurtulabilecektir. Bkz. **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.201-203. Ayrıca Yargıtay da bir kararında “...Mücbir sebep, sorumlu veya borçlunun faaliyet ve işletmesi dışında meydana gelen, genel bir davranış normunun veya borcun ihlaline mutlak ve kaçınılmaz bir şekilde yol açan, öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olağanüstü bir olaydır (Eren, F.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.582). Deprem, sel, yangın, salgın hastalık gibi doğal afetler mücbir sebep sayılır. Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı gibi mücbir sebebin birtakım unsurları vardır. Öncelikle mücbir sebep, zorlayıcı bir olaydır. Bu olay doğal, sosyal veya hukuki bir olay olabileceği gibi insana bağlı beşeri bir olay da olabilir. Bu olay, zarar verenin faaliyet ve işletmesi dışında kalan bir olay olmalıdır. Mücbir sebep nedeniyle zarar veren, bir davranış normunu veya sözleşmeden doğan bir borcu ihlal etmiş olmalıdır. Yine mücbir sebep, davranış normunun ihlali ya da borca aykırılığın sebebi olmalı ve kaçınılmaz bir şekilde buna yol açmış olmalıdır. Kaçınılmazlık kavramı, mücbir sebep yönünden karşı konulmazlık ve önlenemezlik kavramını da kapsar. Mücbir sebebin bir diğer unsuru ise öngörülemezliktir. Taraflar arasındaki Hava Çarter Sözleşmesine bakıldığında da 9’uncu maddesinde mücbir sebep halinin düzenlendiği, maddede savaş ve isyanlar mücbir sebep olarak sayıldıktan sonra “...bu sebeplerin gerçekleşmesi durumunda hiçbir taraf ne diğer tarafa herhangi bir zarar, hasar ya da doğrudan ya da dolaylı olarak yükümlülüklerinden herhangi birini yerine getirmede geciktiğinden ya da yerine getirmede geciktiğinden başka türlü nedenle yükümlü olacak, ne de bu olaylar işbu Çarter Sözleşmesinin herhangi bir ihlali sayılacaktır” denildiği görülmektedir. Tüm bu açıklamalardan sonra somut olay bir bütün olarak değerlendirildiğinde; öncelikle belirtmek gerekir ki uçağın hava limanına iniş ve kalkışında bir mücbir sebebin bulunmadığı konusunda yerel mahkeme ile Özel Daire arasında uyumsuzluk bulunmamaktadır. Yerel

TSHK m.121/1 uyarınca vuku bulan olay, eşyının havayolu ile taşınması sırasında meydana gelmiş ise, bu anda MTO'nun eşyayı teslim aldığı ve eşya üzerinde hâkimiyeti olduğu varsayıldığından, bu olay sonucu ortaya çıkan zarardan sorumlu olacaktır¹¹⁶². TSHK, MK'dan farklı olarak sadece ağırlaştırılmış kusur sorumluluğunu benimsemiş, kusursuz sorumluluğa değinmemiştir¹¹⁶³.

4.3.2.3.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu

MTO, TSHK m.121 uyarınca eşyanın havayolu ile taşınması sırasında ve eşya muhafaza ve nezareti altında iken meydana gelen zıya ve hasardan sorumludur¹¹⁶⁴.

TSHK m.121'deki taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında ifadesi zilyetlik kavramına tekabül etmektedir¹¹⁶⁵. Eşyaların havayolu taşıyıcısını zilyetliğine girmesi için taşınmak amacı ile tesellüm edilmiş olması gerekmektedir¹¹⁶⁶. Multimodal taşımalarda ilk taşıma havayolu taşıması ise zilyetlik taşıyıcının gönderenden eşyayı teslim alması ile başlayacaktır. Bununla birlikte havayolu taşıması multimodal taşımada ilk taşımadan sonraki bir taşıma ise gönderen tarafından eşyanın teslim edilmesi söz konusu olmayacaktır. Bu durumda demiryolu bölümünde belirttiğimiz üzere ilk taşıma türünün alt taşıyıcısından sonraki taşıma türünün alt taşıyıcısına eşyanın zilyetliği devredilecektir¹¹⁶⁷. Eşyanın teslim edilmesi gönderen veya alt

mahkemece, davalının 24.02.2011 tarihinde hava limanında uçağı hazır etmiş olmasına karşın savaş şartlarında yaşanan kargaşa nedeniyle yolcuların uçuş kartları kontrol edilemeden davacı şirket çalışanları dışındaki başka yolcuların uçağı yerleştirildiği ve bu şekilde hareket etmek zorunda kaldığı, uçaklar hava limanına inmelerine karşın iç savaş koşulları nedeniyle hava yolu çalışanlarının yolcuların uçaklara alınması konusunda olağan zamandaki gibi çalışma ve denetimlerini sağlayamadıkları, mücbir sebebin sadece uçakların hava alanına iniş kalkışları ile sınırlı tutulmasının yetersiz olacağı vurgulanarak, bu noktada bir mücbir sebebin bulunduğu kabul edilmiş ise de dosya kapsamından davalı şirketin davacı şirket çalışanlarının biniş kartlarını 23.02.2011 tarihinde düzenlediği ve yolcu listesinin davalı şirkette bulunduğu anlaşılmaktadır. Her ne kadar hava limanında bir kargaşa yaşıyor olsa da taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin Libya'da zaten yaşanmakta olan iç savaş ve kargaşa nedeniyle davacı şirketin orada çalışan işçilerinin güvenli bir şekilde ülkelerine dönmelerini sağlamak üzere yapıldığı dikkate alındığında, hava limanında da bir kargaşa veya karışıklığın yaşanmasının öngörülemez bir durum olduğu söylenemez. Zira sözleşmenin düzenlendiği anda ülkede iç savaş ve kargaşa hali sürmekte olup, davalı şirketin iç savaş halini mücbir sebep olarak ileri sürmesi iyi niyetli bir davranış olarak değerlendirilemez. Davacı şirket işçilerinin biniş kartları dahi düzenlenmiş iken bu işçiler dışında başka yolcuların taşınmış olması, gerekli tüm önlemlerin davalı şirket tarafından alınmadığını, biniş kartları ve yolcu listesini kontrol etmeyen davalı şirketin kusurlu davrandığını göstermektedir... ” Bkz. Yarg. HGK, E:2017/90, K: 2018/1259, K.T.: 27.06.2018, <https://legalbank.net/belge/y-hgk-e-2017-90-k-2018-1259-t-27-06-2018/3200510/>, (E.T. 24.02.2020)

¹¹⁶² **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.204.

¹¹⁶³ TSHK'nın uygulama alanı içerisine giren eşya taşıma sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğu kusurlu sorumluluk uyarınca değerlendirilecek, fakat Türkiye'den yurtdışına yurtdışından ise Türkiye'ye yapılan taşımalarda, varış veya kalkış noktalarının bulunduğu yerler Montreal Konvansiyonu'na tabi ülkelerin sınırlarında yer alıyorsa, taşıyanın sorumluluğu kusursuz sorumluluk esasına göre belirlenecektir. Keza Türk uyuşunda bulundan bir havayolu işletmesi de Montreal konvansiyonuna tabi varış ve kalkış yerleri arasında sefer yapıyorsa o da kusursuz sorumluluk esasına göre sorumlu olacaktır. Bkz. **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.206.

¹¹⁶⁴ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.206-207; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.169.

¹¹⁶⁵ **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.161-162.

¹¹⁶⁶ **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.164.

¹¹⁶⁷ **Adıgüzel:** *MTO*, s.168-169.

taşıyıcılar tarafından bizzat yapılabileceği gibi bir temsilci vasıtasıyla da yapılabilir¹¹⁶⁸. Aynı durum eşyanın teslim alınmasında da geçerlidir.

Havayolu taşıyıcısının da diğer taşıma türlerinde olduğu gibi eşyanın kendisine teslimi ile başlayan bakım ve gözetim sorumluluğu vardır¹¹⁶⁹. Sorumluluğun doğması için eşyanın uçağa yüklenmiş olması önemli değildir. Taşıyıcı eşyaya zilyet olmalıdır. Bu zilyetlik durumu TSHK m.121’de “*eşyanın havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulunduğu hallerde taşıyıcının sorumlu olduğu*” şeklinde ifade edilmiş, zilyetliğin taşıyıcıya geçirilmesinin sorumluluğun başlamasında esas alındığı yinelenmiştir¹¹⁷⁰.

TSHK ayrıca, havayolu taşıma süresini açıklığa kavuşturmaya çalışmış, eşyanın havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulunduğu sürenin havayolu ile taşıma süresi olduğunu belirterek, eşya taşımalarında E-TTK m. 781’e atıf yapmıştır. E-TTK m.781 hükmü 6102 sayılı TTK’da m.875/1 hükmüne karşılık geldiğinden, burada ifade edilen “*taşıyıcının eşyayı teslim almasından teslim etmesine kadar geçen süre*” havayolu ile taşıma süresi olarak kabul edilecektir¹¹⁷¹. Havayolu taşıma süresi havaalanı dışında olmak koşuluyla karada, denizde veya iç suda gerçekleştirilen taşımaları kapsamaz. Ancak karada, denizde veya iç suda yapılan taşımalar hava taşıma sözleşmesine uygun bir şekilde yükleme, teslim ya da aktarma amacıyla yapılmış ise bu taşıma türlerinde ortaya çıkabilecek zararlar, havayolu taşıması esnasında meydana gelmiş sayılacaktır¹¹⁷².

MTO’nun havayolu taşımasından dolayı sorumluluğunun sona ermesi için eşyanın zilyetliğini gönderilene veya diğer taşıma türündeki alt taşıyıcıya geçirmesi gerekmektedir. Eşyanın teslim edilmeyip havaalanında depo edilmesi durumunda MTO’nun sorumluluğu taraflar arasında ardiye sözleşmesinin olup olmadığına göre farklılık arz edecektir. Ardiye sözleşmesi varsa MTO bu sözleşmeye göre sorumlu olacağından taşıma sözleşmesi uyarınca sorumluluğu sona erecektir. Depolama işlemlerinin de taşıma sözleşmesi çerçevesinde gerçekleştirilmesi halinde, teslim söz konusu olmadığı için MTO’nun sorumluluğu devam edecektir¹¹⁷³.

Eşyanın gümrüğe teslim edilmesi durumunda MTO’nun sorumluluğunun değerlendirilmesi önemlidir. Kanaatimizce burada ikili bir ayrıma gidilmelidir. MTO veya alt

¹¹⁶⁸ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.170-171.

¹¹⁶⁹ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.203.

¹¹⁷⁰ **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.161; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.170-171.

¹¹⁷¹ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.176-178.

¹¹⁷² **Adıgüzel:** *MTO*, s.170; **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.206.

¹¹⁷³ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.171.

taşıyıcıları eşyayı gümrüğe teslim edeceklerini taşıma sözleşmesinde belirtmişlerse bu durumda eşyanın gümrüğe teslim edilmesiyle MTO'nun sorumluluğu sona erecektir. Taşıma sözleşmesinde böyle bir durum kararlaştırılmamışsa eşyanın gümrüğe teslimi MTO'nun sorumluluğunu sona erdirmeyecektir¹¹⁷⁴.

Multimodal taşımada havayolu ile taşıma son taşıma ayağı ise, eşyanın hava meydanı işletmesi veya terminal operatörü gibi kişilere teslim edilmesi bu kişiler MTO'nun yardımcı şahsı olarak değerlendirildiğinden MTO'nun sorumluluğunu sona erdirmeyecektir¹¹⁷⁵.

TSHK m.114/3'te taşınan eşyanın varma yerine teslim edilmesi gereken süreden yedi gün geçmiş olmasına rağmen teslim edilememesi halinde eşyanın zayi olduğu karinesinin uygulanacağını belirtilmiştir. Eşyanın varma yerine ulaşması gereken süre taraflarca belirlenmiş taşıma süresine göre, bu yoksa makul süreye göre belirlenir.

4.3.2.3.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

Gecikme ile ilgili TSHK'da zıya ve hasarda olduğu gibi herhangi bir tanımlama olmamakla birlikte TSHK m.122; “*Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur.*” ifadesiyle gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlemiştir.

Gecikmenin nasıl belirleneceği konusunda doktrinde farklı görüşler söz konusudur¹¹⁷⁶. İlk görüşe göre, gecikme eşyanın fiili olarak havada geçirmiş olduğu zaman esas alınarak belirlenecektir¹¹⁷⁷. İkinci görüş gecikme kavramının, TSHK'nın 121.maddesi esas alınarak ele alınması gerektiğini, eşyanın taşıyıcının hâkimiyetine girdiği andan çıkmış olduğu ana kadar geçen zamanın aşılmasının gecikme olduğunu kabul etmektedir¹¹⁷⁸. Diğer bir görüş ise, havayolu taşımalarını bir bütün olarak ele alarak, taşıma sürecini birbirine bağlayan ve bu sürecin zorunlu bir aşamasını meydana getiren kesintileri dikkate almamakta, gecikmeden bahsedilmek için eşyanın varma yerine zamanında ulaşmamasını dikkate almaktadır¹¹⁷⁹. Bu noktada ikinci görüşü esas aldığımızı söyleyebiliriz. Gecikme, eşyanın taşıyıcının fiili hâkimiyetine girdiği andan başlayarak, bu anın sona ermesine değin ortaya çıkacak sebeplerden dolayı ifa süresinin uzaması olarak değerlendirilebilir.

¹¹⁷⁴ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.174.

¹¹⁷⁵ **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.177-180, **Kender, Rayegan:** “*Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar*”, Sorumluluk ve Sgiorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, s.252-253; **Adıgüzel:** *MTO*, s.170-172.

¹¹⁷⁶ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.182-183; **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.97.

¹¹⁷⁷ **Adıgüzel:** *MTO*, s.172.

¹¹⁷⁸ **Sözer:** “*Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu*”, s.43.

¹¹⁷⁹ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.183; **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.221.

Taraflar arasında, taşıma sözleşmesinde eşyanın varma yerine hangi sürede ulaşması gerektiğine dair bir süre belirlenmişse bu süre esas alınacak; böyle bir sürenin olmaması durumunda makul süre taşıma süresi olarak kabul edilecektir¹¹⁸⁰. Makul süre, sivil havacılığa özgü rizikolar ve güvenlik kuralları dikkate alınarak somut olaya göre belirlenecektir¹¹⁸¹.

Gecikme durumunda MTO'nun sorumluluğunun doğabilmesi için multimodal taşıma sözleşmesinde belirlenmiş bir süre varsa ya havayolu taşıması son taşıma olmalı ve bu belirlenmiş sürede eşya teslim edilmemeli ya da havayoluyla taşıma ilk taşıma veya ara taşıma olmalı ve bu taşımadan kaynaklı bir gecikme söz konusu olup bu gecikme diğer taşıma türlerine de sirayet edip multimodal taşımada gecikmeye yol açmalıdır¹¹⁸².

4.3.2.3.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

TSHK m. 110/1 uyarınca, taşıyıcı hava yük senedini düzenleyip gönderene vermek zorundadır. Eşyaların uluslararası havayolu ile taşınmasına ilişkin konvansiyonlara baktığımızda böyle bir zorunluluğun öngörülmediğini görmekteyiz. MK m.6' *“Gönderen, gerekmesi halinde, gümrük, polis veya benzeri devlet makamlarının şart koştuğu gerekliliklere uyulması için yükün mahiyetini belirten bir belge verecektir. Bu hüküm, taşıyıcı için herhangi bir görev, yükümlülük veya bunlardan doğabilecek bir sorumluluk teşkil etmez.”*, MK m.7/1 *“Hava yolu taşıma senedi gönderen tarafından her biri asıl olan üç parça olarak düzenlenecektir.”* Ve MK m.7/3 *“Eğer hava yolu taşıma senedini, gönderenin isteğiyle, taşıyıcı düzenlerse taşıyıcının, aksi kanıtlanmadıkça, göndereni temsilen hareket ettiği varsayılır.”* hükümlerinden hava yük senedinin düzenlendiği hallerde bunun gönderen tarafından yapılacağı anlaşılmaktadır. Kanaatimizce uygulamada hava yük senedi genellikle taşıyıcı tarafından düzenlendiğinden, TSHK'daki düzenleme daha yerindedir¹¹⁸³.

TSHK m. 110/2 uyarınca; hava yük senedinin hiçbir şekilde düzenlenmemesi ya da kanunda veyahut konvansiyonda belirtilen kayıt ve bilgileri ihtiva etmemesi halinde taşıma sözleşmesi geçersiz olmayacaktır. Taşıyıcı sorumluluğunu ortadan kaldıran ya da sınırlandıran kanun ya da konvansiyon kurallarından faydalanamayacak ve burada öngörülmüş olan azami miktarları geçen zararlardan da sorumlu olacaktır¹¹⁸⁴.

¹¹⁸⁰ Ülgen: Hava Taşıma Sözleşmesi, s.182.

¹¹⁸¹ Sözer: Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s.213; Ülgen: Hava Taşıma Sözleşmesi, s.182.

¹¹⁸² Sözer: Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, s.170; Adıgüzel: MTO, s.173.

¹¹⁸³ Ülgen: Hava Taşıma Sözleşmesi, s.94.

¹¹⁸⁴ Ömeroğlu: Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi, s.264.

Hava yük senedinde bulunması gerekli olan hususlar TSHK'da ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir¹¹⁸⁵. TSHK'ya göre hava taşıma senedi üç nüsha olarak hazırlanmalı ve eşyanın teslimi ya da tesellümü esnasında yükletene verilmelidir. Hava yük senedinde eşyanın türü miktarı sayısı ve ağırlığı da yazılmalıdır.¹¹⁸⁶ Bunun dışında eşyanın boyut, ambalajına ilişkin kayıtları taraflar senede yazabilirler¹¹⁸⁷. Hava yük senedinde eşyanın ağırlığına, boyutlarına, ambalajına ve parça adedine ait olan kayıtlar aksi ispat edilinceye kadar doğru olarak kabul edilirken; eşyanın miktarına, hacmine ve bulunduğu hale ya da belirgin durumuna ilişkin kayıtlar ancak eşyanın taşıyıcı ile gönderen tarafından birlikte incelenmesi ve inceleme neticesinin senede yazılması şartı ile taşıyıcı aleyhine delil teşkil edebilecektir¹¹⁸⁸. Hava yük senedinin sadece taşıyıcı tarafından imzalanması bu karinen niteliğini sağlamada yeterli olacaktır.

TSHK'da taşıyıcının hava yük senedine ihtirazi kayıt koyması yönünde bir hüküm yoktur. Doktrinde taşıyıcının hava yük senedine ihtirazi kayıt koyarak teslim aldığı eşyalar için karine oluşmasının önüne geçebileceği ifade edilmektedir¹¹⁸⁹. Kanaatimizce diğer taşıma türlerine ilişkin belgelerde düzenlenen ihtirazi kayıt hava yük senedi açısından da düzenlenebilir kabul edilmelidir.

TSHK'da hava yük senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesine ilişkin bir hüküm yoktur. Esasen bu husus uygulamada çoğu durumda hava yük senedinin eşyayı taşıyan uçakla birlikte geldiği dikkate alındığında önemsizdir¹¹⁹⁰. 1929 tarihli VK m.8/f ve Varşova/Lahey Metni'nin 15/3. maddesi uyarınca kıymetli evrak niteliği haiz olan hava yük senedi düzenlenebilir. Varşova/Lahey Metni m.15/3, 4 Numaralı Montreal Protokolü ile çıkartılmış olduğu gibi 1999 MK'ya ve TSHK'ya alınmamıştır¹¹⁹¹. Gerek Türk hukukunda kıymetli evrağın tahdidi (numerus clausus olması, gerek herhangi bir kanun hükmüne dayanmaksızın

¹¹⁸⁵ TSHK Madde 110 –Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene aşağıdaki kayıtları içeren bir hava yük senedi vermekle yükümlüdür. a) Hava yük senedinin numarası ile düzenlendiği gün ve yer, b) Taşıyıcının adı veya ticaret ünvanı ve adresi, c) Yükletenin adı, soyadı veya varsa ticaret ünvanı ve adresi, d) Gönderilenin adı, soyadı veya varsa ticaret ünvanı ve adresi, e) Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri, f) Yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı, g) Özel olarak beyan edildiği takdirde değeri, h) Taşıma ücreti ve ödeme şartları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt, i) Gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler, j) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu. Taşıyıcının, yükü, yük senetsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir yük senedi verme-den kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz. Birden çok parça için, yükletenin isteği üzerine taşıyan her bir parçaya ayrı yük senedi düzenlemekle yükümlüdür. Hava yük senedi üç nüsha olarak düzenlenir. Birinci nüshaya "Taşıyıcı için" yazılır ve yükleten tarafından imzalanır. İkinci nüshaya "Gönderilen için" yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. Üçüncü nüsha, taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir.

¹¹⁸⁶ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.148.

¹¹⁸⁷ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.149.

¹¹⁸⁸ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.150.

¹¹⁸⁹ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.153.

¹¹⁹⁰ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.154.

¹¹⁹¹ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.154-155.

kıymetli evrak niteliğinde bir belge düzenlenmesi mümkün olmadığından hava yük senedini kıymetli evrak olarak nitelendirmek mümkün olmayacaktır¹¹⁹². TSHK’da kıymetli evrak özelliğini haiz hava yük senedi düzenlemeye engel bir hüküm yoktur. Bu durumda kanun koyucunun bilinçli olarak sustuğundan ve me haz aldığı Varşova/Lahey Metni’nde bu durum düzenlendiğinden bahsedilebilir. TSHK m.106 uyarınca havayolu ile yurtiçinde yapılacak taşımalarda; Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri uygulanacağından kıymetli evrak niteliği haiz olan hava yük senedi düzenlenmesi mümkün olabilir¹¹⁹³. Kanaatimizce multimodal taşıma için düzenlenen taşıma belgesi kıymetli evrak niteliğinde ise zararın meydana geldiği yerin havayolu olması durumunda, hava yük senedine ilişkin hükümler multimodal taşıma belgesine de uygulanabilmelidir.

4.3.2.3.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyuma Borcunun Sorumluluğa Etkisi

TSHK 113 ve 114. maddeleri incelendiğinde yükleten ile gönderen arasında bir ayrımın yapılmadığını görmekteyiz. TSHK m.113 uyarınca *“Yükleten, taşıma sözleşmesinden doğan tüm borçlarını yerine getirmek şartı ile gönderilenin, bir sonraki madde uyarınca hakkını kullanmaya başladığı ana kadar eşya üzerinde tam bir tasarruf hakkına sahiptir. Gönderilen, hava yük senedini veya eşyayı kabulden kaçınırsa veya kendisine yapılması gereken ihbarın yapılması mümkün olmaz ise, yükleten tasarruf hakkına tekrar sahip olur. Yükleten bu hakkını taşıyana ve diğer yükletenlere zarar vermeyecek şekilde kullanmaya mecbur olup, bu tasarruf hakkının kullanılmasından doğan masraflardan sorumludur. Yükletenin verdiği talimatın yerine getirilmesiz mümkün olmaz ise, taşıyıcı durumu derhal kendisine bildirmekle yükümlüdür. Taşıyıcı, yükletenin talimatını hava yük senedinin yükletene verilmiş olan nüshasının iadesini istemeden yerine getirirse, hava yük senedi nüshasının zilyedinin, bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, yükletene rücu hakkı saklı kalmak şartı ile sorumlu olur.”* TSHK m.114/1’e göre; *“Yükletenin bir önceki madde uyarınca sahip olduğu hakkı kullanmamış olması halinde, gönderilen eşyanın varma yerine ulaşması üzerine, sözleşme şartlarına uyması kaydı ile taşıyıcıdan eşyayı kendisine teslimini istemek hakkına sahiptir.”*

TSHK m.113 uyarınca yükleten eşya gönderilenin zilyetliğine geçinceye kadar, taşıyıcıya emir ve talimat yetkisine sahiptir. Bu emir ve talimata uyulmaması durumunda da kendisine bildirim zorunluluğu söz konusudur. TSHK m.114 uyarınca ise, emir ve talimat verme yetkisi, yükletenin kullanmaması halinde ve eşyaya varma yerine vardıktan sonra

¹¹⁹² **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.156; **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.122.

¹¹⁹³ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.113, 156; **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.123.

gönderilene geçmektedir. MTO belirtilen hükümler çerçevesinde bu kişilerin açıkça eşyanın zarar görmesine sebep olabilecek talimatları dışında kalan emir ve talimatlarına uymakla yükümlü olup, uymadığı takdirde bir zarar ortaya çıkarsa bu zarardan sorumludur.

4.3.2.3.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

TSHK sadece taşıyıcıdan değil taşıyıcının adamları kavramından da bahsetmiş, fakat bu kişilerin kimler olduğunu açıklamamıştır. TSHK m.127; “*TSHK’da öngörülen bir zarardan dolayı, taşıyıcının adamları aleyhine dava açıldığı takdirde; taşıyıcının adamı kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat ederse, taşıyıcının bu kanuna göre yararlanabileceği hususlardan istifade etmeye hak kazanacağını*” hüküm altına almıştır. Buradan hareketle taşıyıcının adamlarını, taşıyıcının taşıma akdinin ifa ve icrasında kullanmış olduğu kişiler olarak tanımlayabiliriz¹¹⁹⁴. Bu kişiler; hizmet akdi aracılığıyla taşıyanın işletmesinde görev icra edebilecekleri¹¹⁹⁵ gibi, bir iş ilişkisi olmadan, taşıyıcının denetimi ve gözetimi altında görevlerini icra edebilirler¹¹⁹⁶. Taşıyıcıyla daimi bir iş ilişkisi olmamasına rağmen, taşıyıcı tarafından kendilerine tevdi edilen işi yapmakta olan yer ulaşım hizmetleri çalışanları, eşya kabul birimi, yakıt ikmali yapan birimler, hava aracını temizleyen işçiler ile taşıyıcının üstlendiği taşımayı icra eden kimseler bu kapsamda değerlendirilebilir¹¹⁹⁷.

TSHK m.123’e göre, taşıyıcı kendisinin veya adamlarının fiil ve ihmallerinden dolayı ortaya çıkan zararlardan sorumludur¹¹⁹⁸. Taşıyıcı kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gereken tüm tedbirleri aldığını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Buradan hareketle MTO’nun havayolu taşıması sırasında alt taşıyıcıların ve diğer yardımcıların zarar sebebiyet vermesi durumunda kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispat etmediği sürece sorumlu olduğunu söyleyebiliriz.

¹¹⁹⁴ **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.108; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.108.

¹¹⁹⁵ **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.108.

¹¹⁹⁶ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.206; **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.109; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.128.

¹¹⁹⁷ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.207; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.128; **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.109; **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.227.

¹¹⁹⁸ **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.111-112; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.207.

4.3.2.3.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri

4.3.2.3.8.1. Genel Sorumluluktan Kurtulma Hali

TSHK 123. madde taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olduğu bütün durumlara genel bir kurtuluş kanıtı getirerek taşıyıcıya sorumluluktan kurtulabilme imkânı tanınmıştır. Taşıyıcı kurtuluş kanıtını kendisinin ya da çalıştırdığı adamlarının zararın ortaya çıkmasını engellemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldığını ispat ederek getirebileceği gibi, kendisi ya da çalışanları tarafından herhangi bir tedbir alma olanağının bulunmadığını, bir başka deyişle zararın gerekli olan bütün tedbirlere rağmen önlenememiş olduğunu ispat ederek de getirebilir¹¹⁹⁹. Buradaki tedbirden kasıt basiretli bir taşıyıcının alması gereken bütün tedbirlerdir¹²⁰⁰. Tedbir alma olanağının bulunmaması demek mücbir sebep haline işaret etmektedir¹²⁰¹. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için mücbir sebep tek başına yeterli olmayıp mücbir sebebin gerekli önlemlerin alınmasını imkânsızlaştırdığı da ispat edilmelidir¹²⁰².

4.3.2.3.8.2. Müterafik Kusur

TSHK'nın “Müterafik kusur” başlığını taşıyan 137'nci maddesine göre; “İşleten, zararın doğmasına ve artmasına, zarara uğrayanın veya adamlarının kusurlu davranışlarının yol açtığını ispat ettiği takdirde, tazminat borcundan tamamen veya kısmen kurtulur.” Müterafik kusur TBK m.52'de, “ Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise, hâkim tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir. Zarara hafif kusuruyla sebep olan tazminat yükümlüsü, tazminatı ödediğinde yoksulluğa düşecek olur ve hakkaniyet de gerektirirse hâkim tazminatı indirebilir.” ifadesiyle hüküm altına alınmıştır¹²⁰³. TSHK'da “sivil hava aracını kendi adına bizzat kullanan veya yardımcıları marifeti ile kullanılmasını sağlayan gerçek ve tüzel kişiler” olarak ifade edilen işleten taşıyıcıdan farklı bir kavram olduğundan taşıyıcı açısından böyle bir sorumluluktan kurtulma sebebinin olup olmadığını incelemek önemlidir. Varşova/Lahey Metni m.21'e göre; zararın ortaya

¹¹⁹⁹ Ülgen: Hava Taşıma Sözleşmesi, s.187; Ömeroğlu: Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi, s.229.

¹²⁰⁰ Ülgen: Hava Taşıma Sözleşmesi, s.188; Sözer: Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, s.247; Kırman: Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.114-119.

¹²⁰¹ Ülgen: Hava Taşıma Sözleşmesi, s.188.

¹²⁰² Adıgüzel: MTO, s.176.

¹²⁰³ “...Somut olayda, hasarın paletlerin sağlamlaştırılmaması nedeniyle taşıma sırasında yükün kayması sonucu meydana geldiği anlaşıldığına ve davalı taşıyıcının basiretli bir taşıyıcıdan beklenen bir davranışı da bulunmadığı anlaşıldığına göre, meydana gelen hasar nedeniyle müterafik kusurlu olduğu gözetilerek bu çerçevede dahilinde bir hüküm kurulmak gerekirken, yazılı olduğu şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş ve kararın bu nedenle bozulması gerekmiştir.” Bkz. Yarg. 11. HD, E: 2000/9445, K: 2001/252, K.T.: 22.01.2021, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2000-9445-k-2001-252-t-22-01-2001-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/443055/>, (E.T: 04.03.2020)

çıkmasında zarar gören şahsın kusurlu bulunması durumunda taşıyıcının zarar görenin bu kusurunu ispatlaması şartıyla kısmen ya da tamamen sorumluluktan kurtulması mümkün olabilecektir¹²⁰⁴. Kanaatimizce bu hüküm TSHK m.106 uyarınca TSHK ‘ya tabi taşımalara da uygulanabilecektir.

4.3.2.3.8.3. Zarar İhbarında Bulunulması

TSHK m. 128 uyarınca, eşyada oluşan zararlar açısından belli süreler içerisinde hak sahibinin taşıyıcıya zarar ihbarında bulunması gerekmektedir¹²⁰⁵. TSHK m.128/1 göre, teslim anında hak sahibinin herhangi bir itiraz olmadan eşyayı kabul etmesi, eşyanın taşıma senedindeki gibi teslim edilmiş sayıldığına karinedir. TSHK m.128 ise, hasar durumunda, teslim almaya yetkili kişinin hasarı öğrenir öğrenmez ve teslimden itibaren en geç ondört gün içinde taşıyıcıya ihbarda bulunması gerektiğini, gecikme halinde ise ihbarın eşyanın tesliminden itibaren en geç yirmi bir gün içinde yapılması gerektiğini hüküm altına almıştır. Bu düzenleme “*Hasarın ihbarı*” madde başlığından da anladığımız üzere, yalnızca hasar hallerinde uygulanabilecek olup, eşyanın zıyaı halinde uygulanamayacaktır¹²⁰⁶. İhbarın yapılmamış olması durumunda, TSHK m.128/3 uyarınca taşıyıcının hileli davranışları haricinde taşıyıcı aleyhine bir dava açılmayacaktır. Bu nedenle zarar ihbarının yapılmamış olması taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran bir sebep olarak değerlendirilmektedir¹²⁰⁷. Bununla birlikte eşyanın bu süreler geçmiş olmasına rağmen hasarlı ve gecikerek teslim edildiği ispatlandığı takdirde taşıyıcının sorumluluğu yeniden söz konusu olacaktır¹²⁰⁸.

4.3.2.3.8.4. Hak Düşürücü Süre

TSHK’nın “*Dava açma süresi*” başlıklı 131’inci maddesinde; taşıyıcının sorumluluğuna yönelik davanın hava aracının varma yerine gelme tarihinden veya hava aracının gelmesi gereken tarihten ya da taşımının durdurulduğu tarihten itibaren 2 senelik zaman dilimi içerisinde açılması gerektiği, aksi takdirde taşıyıcının hava taşıma sözleşmesine ilişkin sorumluluğunun son bulacağı ifade edilmiştir¹²⁰⁹. Buradaki süre, TSHK m.131’deki

¹²⁰⁴ **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.139-140; **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.251.

¹²⁰⁵ “*Taşınan eşyadaki hasarın belirtilen süreler içinde taşıyıcıya bildirilmesi halinde hasarın taşıma sırasında oluşmadığının knatılama yükü taşıyıcıya aittir. Hasar bildirimi yapılmaması halinde ise, hasarın taşıma sırasında oluştuğunun kanıtlama yükü göndericiye aittir. Hasar bildirimi yapılmaması halinde ise, hasarın taşıma sırasında oluştuğunun kanıtlama yükü göndericiye aittir. (Y.11.HD. 03.06.2014- E. 4949/ K. 10331)*” bkz. Eriş: *Taşıma Hukuku*, s.65

¹²⁰⁶ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.209.

¹²⁰⁷ **Adıgüzel:** *MTO*, s.177.

¹²⁰⁸ **Adıgüzel:** *MTO*, s.178.

¹²⁰⁹ “*Bu durumda, iş bu dava dosyası ile birleşen ve 18.06.2012 tarihinde açılan Ankara Yirmibirinci Asliye Hukuk Mahkemesinin E. 2012/367 sayılı dosyası ile açılan ek davanın iki yıllık hak düşürücü sürede*

“tazminat talep hakkının düşmesi” ifadesi ile VK m.29 hükmünün resmi dilindeki “*delai de decheance*” ifadesi ve MK m.35 dikkate alınarak yorumlandığında hak düşürücü süre olarak kabul edilmelidir.

4.3.2.3.8.5. Sözleşme Hükümlerinde Sorumsuzluk Kaydının Bulunması

TSHK “Geçersiz sayılan hükümler” başlıklı 125’inci maddesinde; taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran veya 124’üncü maddede bahsi geçen VK veya Varşova / Lahey Metninde öngörülen sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlayan her şartın hükümsüz olacağını ifade etmiştir. Akabinde aynı maddede taşıyıcının sözleşmeye koyacağı kayıtlar ile eşyanın niteliği, özrü ve gizli ayıplarından sorumluluktan kurtulacağını belirtmiştir.

TSHK m.125/2’de yer alan sorumluluğu ortadan kaldırabilecek haller 123. maddede belirtilen sorumluluktan kurtulma durumlarına ek olarak getirilmiş sözleşme dışı savunma araçlarıdır. Bu sebeple eğer taşıyıcının kendisi ve adamları bu hususların meydana gelmesine etki etmişlerse taşıyıcının sorumluluğu bu etki oranında devam edecektir¹²¹⁰.

4.3.2.3.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasında TSHK m. 124 VK ve Varşova / Lahey sisteminin uygulanacağını ifade etmektedir¹²¹¹.

VK m.22’ye göre; eşyanın zayi olması ya da hasara maruz kalması durumunda taşıyıcı kilo başına binde dokuz yüz saflıktaki ayarda 651/2 miligram altından oluşan bir para birimi olan¹²¹² Poincaré Frankı (PF) uyarınca sorumlu olup, bu sorumluluğun sınırı 250 PF’dir¹²¹³. Bu miktar Varşova/Lahey Metninde de uygulanmaya devam etmiştir. 1975 tarihli 4 Numaralı Protokol ise ÖÇH’yi kabul etmiş ve eşyanın brüt ağırlığı üzerinde taşıyıcının sorumluluğunu bütün zararlar için kg başına 17 ÖÇH olacak şekilde belirlemiştir¹²¹⁴. Türkiye ve bu protokollere taraf olan başka devletler arasında icra edilecek olan taşımalarda sorumluluk

açılmadığından reddine karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş ve kararın davalılar THK Genel Başkanlığı ve THK Gökçen Havacılık İktisadi İşletmesi yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir. (Y. 11. HD. 26.06.2014- E. 5383/K.12208)’’ bkz. Eriş: *Taşıma Hukuku*, s.191.

¹²¹⁰ Adıgüzel: MTO, s.179.

¹²¹¹ Kırman: *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.129-130; Sözer: “*Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu*”, s.45.

¹²¹² Kırman: *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.130; Ömeroğlu: *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.65,242.

¹²¹³ Clarke: *Contracts of Carriage by Air*, s.140.

¹²¹⁴ Sözer: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.221-222.

sınırı ÖÇH sistemine göre belirlenecekken, Türkiye ve VK veya Varşova/Lahey Metni'ne taraf olmuş devletler arasındaki taşımalarda sorumluluk sınırı PF üzerinden belirlenecektir¹²¹⁵.

MTO'nun TSHK uyarınca hava yolu taşımalarında sorumluluğu eşyanın brüt ağırlığı üzerinden hesaplanacak şekilde zıya, hasar ve gecikme için 17 ÖÇH ile sınırlı olup, eşyanın varma yerinde ifade ettiği özel bir değer varsa bu da gönderen tarafından beyan edilip ek taşıma ücreti ödeniyorsa ve bu durum hava yük senedine yazılmış ise MTO bu değer gerçekte değer üzerinde olduğunu ispat etmediği sürece sorumluluğu bu özel değer ölçüsünde olacaktır¹²¹⁶. TSHK uyarınca sınırlı sorumluluk sadece MTO için geçerli olmayıp, MTO'nun adamları da görevleri çerçevesinde hareket ederken, diğer bir deyişle taşıma işinin yerine getirilmesi ile ilgili MTO'dan aldığı talimatları yerine getirirken ortaya çıkan zararlardan sorumluluğunu taşıyanın tabi olacağı şart ve limitler dâhilinde sınırlama hakkına sahiptir¹²¹⁷.

Zıya veya hasarın eşyanın bir kısmında olması durumunda taşıyanın sorumluluğun belirlenmesinde esas alınacak ağırlık zayi olan veya hasar gören kısımların ağırlığı olacaktır¹²¹⁸. Bununla birlikte, kısmi zıya veya hasar taşıma belgesinde yer alan eşyanın diğer kısımlarının değerine de etki ediyorsa, sorumluluğun belirlenmesinde bu kısmın veya kısımların da toplamdaki ağırlığı göz önünde bulundurulacaktır¹²¹⁹.

Bir nedene bağlı olarak birden fazla zarar bağımsız olarak ortaya çıkarsa zararlar farklı olduğundan her biri için ayrı sorumluluk sınırı belirlenecektir. Sorumluluk sınırının belirlenmesinde müterafik kusurun da dikkate alınması gerekmektedir. Burada gerçek zarar hesaplanıp, sorumluluk sınırı ondan sonra uygulanarak taşıyıcının sorumluluğu belirlenmelidir¹²²⁰. Sorumluluk sınırın saptanmasında yargı harçları ile diğer yargılama giderleri hesaba katılmamaktadır¹²²¹.

4.3.2.3.9.1. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

4.3.2.3.9.2. Kast veya Kasta Eş Değer Kusurlu Davranış

Zararın, MTO'nun veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde, TSHK'da öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmayacaktır. Burada MTO ve adamlarının kastı dışındaki davranışlardan kasıt, zararın doğması ihtimali

¹²¹⁵ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.221-222.

¹²¹⁶ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.225-226.

¹²¹⁷ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.226-229.

¹²¹⁸ **Adıgüzel:** *MTO*, s.180; **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.304.

¹²¹⁹ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.304.

¹²²⁰ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.193.

¹²²¹ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.226; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.197.

bilerek yapılan pervasızca hareket veya kaçınma olarak değerlendireceğimiz kasta eşdeğer kusurdur¹²²². TSHK, sınırsız sorumluluk durumunda 818 sayılı TBK 55. maddede düzenlenen 6098 sayılı TBK m.66’da yeniden vücut bulan istihdam edenin kusursuz sorumluluğunun saklı olduğunu belirtilmiştir¹²²³.

TSHK burada taşıma hukukunun dinamiklerine aykırı bir şekilde taşıyıcıya adamları vasıtasıyla ortaya çıkan her zarardan sorumlu olma külfeti getiren, ispat yükünü tersine çevirerek taşıyıcıyı ispat yükü altına sokan bir düzenlemeye gitmiştir. TSHK’nın temel aldığı Varşova/Lahey Metni’ndeki “*taşıyıcının adamlarının böyle bir hareketi veya ihmali halinde onların kendi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir*” hükmü TBK m. 66 hükmüne oldukça benzemektedir. TSHK bu sebeple TBK m.66’ya kabul edilebilir olmayan bir yollama yapmıştır¹²²⁴.

Taşıyıcı ile çalışanlarının bir zararın meydana gelme ihtimalini öngörmelerine karşın, dikkatsiz ve özensiz davranışları halinde sınırsız sorumluluktan bahsedilebilecektir¹²²⁵.

4.3.2.3.9.3. Sorumluluk Sınırını Yükselten Anlaşma Yapılması

TSHK m.124/2 ve Varşova/Lahey Metni m.22/1 uyarınca, taraflar ilgili düzenlemelerde belirtilmiş olan sorumluluk hadlerinin arttırılmasıyla ilgili olarak kendi aralarında bir anlaşma yapabilecekleri gibi bu niteliklere haiz olan bir anlaşmaya katılıma onay verebilirler¹²²⁶. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiş olan sınırlamalara tabi olmaksızın üzerinde anlaşılmış olan bedel üzerinden değerlendirilecektir.

4.3.2.4. Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda

4.3.2.4.1. Genel Olarak

Multimodal taşımada zararın denizyolu ile taşıma aşamasında meydana gelmesi durumunda, MTO’nun sorumluluğu TTK’nın deniz ticaretine ilişkin beşinci kitabının 1178’inci maddesi ve devamındaki hükümlerde yer alan taşıyanın sorumluluğunu hükümlerine göre belirlenecektir. Daha önce bahsettiğimiz üzere, iç su taşımalarına yönelik özel bir düzenleme bulunmadığı için TTK m.931’deki gemi tanımı ve bu hükmün

¹²²² **Şamlı:** *Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.93-95.

¹²²³ **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.176.

¹²²⁴ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.242; **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.205.

¹²²⁵ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.267; “...taraflar arasında düzenlenen iç hat taşıma senedine göre, emtia İstanbul’dan Antalya’ya gönderilmesi gerekirken Almanya’ya gönderilmiş ve buna bağlı olarak zarar meydana gelmiştir. Davalı taşıyıcının zararın doğabileceğini bilerek dikkatsizce hareket ettiğinin kabulü ile yukarıda değinilen ilkeler çerçevesinde değerlendirme yapılarak sonucuna göre karar vermek gerekirken yukarıda yazılı gerekçe ile davanın kısmen kabulüne karar verilmesi doğru olmamış kararın bozulması gerekmiştir...” Bkz. Yarg. 11. H.D. E. 2016/12559 K. 2018/4019; <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-12559-k-2018-4019-t-28-05-2018/3168118/> (E.T.: 22.05.2020)

¹²²⁶ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.269.

gerekçesinden de anlaşılacağı üzere deniz taşımalarına uygulanacak hükümler iç su taşımalarına da uygulanacaktır.

TTK'da taşıyanın sorumlu olacağı ve olmayacağı haller, LK'daki gibi, farklı hükümlerde düzenlenmiştir. Öncelikle taşıyanın sorumluluğuna yol açan sebepler ele alınmış ardından da sorumsuzluk halleri incelenmiştir.

Taşıyan, TTK m. 1141 uyarınca gemiyi denize yola ve yüke elverişli halde bulundurmamasından ileri gelen zararlardan, TTK m.1178/2 uyarınca da eşyaya özen gösterme borcunu yerine getirmemesi nedeniyle ortaya çıkan zararlardan ve eşyayı süresinde taşıyamaması sebebiyle ortaya çıkan zararlardan sorumludur¹²²⁷.

TTK m. 1179 ve devamında taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri düzenlenmiştir. “*Taşıyana Yüklenemeyecek Sebep*” başlıklı TTK m.1179'da taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden başlıklı m.1179'da taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin sonucu olmayan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı ifade edilmiştir. “*Teknik Kusur ve Yangın*” başlıklı TTK'nın 1180'inci maddesi ile “*Denizde Kurtarma*” başlıklı 1181'inci maddesi ve “*Kaptanın Haklı Bir Sebeple Rotadan Sapması*” başlıklı 1220.maddesi ve 1186. Maddesinin beşinci fıkrasındaki “*Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi*” mutlak sorumsuzluk hallerini belirtirken, TTK'nın “*Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağlı Karinelerinden Yararlandığı Haller*” başlıklı 1182'inci maddesi de taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerini düzenlemektedir.

TTK taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin bazılarının nisbi emredici nitelikte olduğunu belirterek; bu hükümlerde düzenlenen taşıyanın sorumluluğunun daraltılması veya ortadan kaldırılmasının mümkün olmadığını, taşıma senedinde, konişmentoda veya navlun sözleşmedeki sorumluluğu doğrudan veya dolaylı olarak ortadan kaldırmaya veya kısıtlamaya ilişkin kayıt ve şartların geçersiz olduğunu, tarafların anlaşarak taşıyanın sorumluluğunu daha da ağırlaştıran hükümleri sözleşmeye koymalarının mümkün olduğunu hükme bağlamıştır¹²²⁸. Bu emredici hükümler, canlı hayvan taşınmasında, denizde taşıma senedinde ifade edilmek kaydıyla eşyanın güvertede taşınmasına yükleten ve taşıtanın muvafakat etmiş olduğu, eşyanın güvertede taşındığı durumlarda, ticari hayatta nadir olarak karşılaşılan ve eşyanın özel nitelikleri nedeniyle ya da taşıma işinin özel şartlarının haklı kıldığı olağan ticari taşıma işlerinden olmayan taşımalarda, eşyanın gemiye yüklenmesinden

¹²²⁷ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.56-57.

¹²²⁸ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.247-248.

önce ve gemiden boşaltmasından sonraki aşamalarda ve müşterek avarya anlaşmaları durumunda taşıyan lehine değiştirilebilecektir¹²²⁹.

Taşıyanın sorumluluğu kural olarak TTK hükümlerine tabidir. Ancak gereken hallerde TBK'nın sözleşmeden doğan sorumluluğu düzenleyen hükümleri ve TBK 49 vd. maddelerinde düzenlenen haksız fiilden doğan sorumluluğa ilişkin hükümler taşıyana uygulanabilecektir¹²³⁰.

4.3.2.4.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

TTK taşıyanın sorumluluğunu 1141. maddesinde yüklemenin başladığı andan itibaren yüklemenin sona erip, geminin sefere çıkacağı ana kadar olan ve başlangıçtaki elverişlilik olarak adlandırılan geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinden kaynaklanan sorumluluk¹²³¹ ve m.1178 ve devamı maddelerinde seferin başlamasından sonra ortaya çıkan sonraki elverişlilik olarak adlandırılan taşıyanın yüke özen gösterme borcundan kaynaklan sorumluluk¹²³² olarak ikili bir ayrıma tabi tutmuştur¹²³³.

TTK uyarınca, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğu tedbirli ve özenli bir taşıyandan beklenebilecek en üst seviyede dikkat ve özeni içeren ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur¹²³⁴. MTO'nun buradaki sorumluluğu yukarıda bahsettiğimiz üzere, taşıyanın dikkat ve basireti ile önlemesi mümkün olan tehlikeleri kapsayan¹²³⁵ bir sorumluluktur.

¹²²⁹ **Kender Rayegan:** “*Türk Hukukunda Denizde Eşya Taşıyanın Sorumluluğu*”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara, 1984, s.91; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, 251; **Kaner:** *Deniz Ticareti Hukuku II-Navlun Sözleşmeleri*, s.93; **Akıncı:** *Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri*, s.370.

¹²³⁰ **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku -1*, s.456; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.131-132

¹²³¹ **Okay:** *Deniz Ticareti Hukuku II*, s.89; **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku -1*, s.464; **Tekil:** *Deniz Hukuku*, s.260-262; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.386; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.183; **Seven:** *Yüke Özen*, s.19; **Demirkıran:** *Taşıyanın Konışmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.51; **Kender:** “*Türk Hukukunda Denizde Eşya Taşıyanın Sorumluluğu*”, s.77; **Akıncı:** *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s.135; **İzveren, Adil:** *Deniz Ticaret Hukuku*, Doğu Yayınevi, Ankara 1960, s.151; **Kalpsüz Turgut:** *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1971, s.111; **Taşdelen, Nihat:** “*Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu*”, *Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan*, Cilt I, 2003, s.939.

¹²³² **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi* s.184; **Demirkıran:** *Taşıyanın Konışmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.52; **Kender:** *Türk Hukukunda Denizde Eşya Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 80; **Tekil:** *Deniz Hukuku*, s. 260; **İzveren:** *Deniz Ticaret Hukuku*, s.152; **Kalpsüz:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.1.

¹²³³ **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.45-47; **Höra:** *MAH VersR/ Bearbeiter § 11*, Knr.193.

¹²³⁴ **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.387-388; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.64-65; **Seven:** *Yüke Özen*, s.45- 48; **Sözer Bülent:** “*Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler*”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Özel Sayı 2006, s.321; **Okay:** *Deniz Ticareti Hukuku II*, s.182; **Kender:** “*Türk Hukukunda Denizde Eşya Taşıyanın Sorumluluğu*”, s.76; **Sözer,** : *Deniz Ticareti Hukuku -I* s.472; **Hepgülerler:** *Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları*, s.11; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.141; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.69-70.

¹²³⁵ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku -I*, s.474; **Şamlı, Yetiş, Kübra:** “*Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik (Sefere Elverişlilik)*”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C.71,

Ancak her türlü dikkat ve özeni göstermesine rağmen önlemesi objektif olarak mümkün olmayan olay olarak ifade edeceğimiz mücbir sebebi kapsamayan¹²³⁶ ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur.

TTK, taşıyanın sorumluluğunu TTK m. 1178/1'de düzenlenmiştir. Buna göre; *“Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifii elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.”* Bu hüküm E-TTK'da taşıyanın sorumluluğuna ilişkin m. 1061¹²³⁷ hükmüne benzemekle birlikte e E-TTK'da yer verilmemiş olan eşyanın¹²³⁸ korunması ve gözetimi de TTK hükmünde yer almaktadır¹²³⁹. Kanun koyucu burada örnek kabilinden birtakım faaliyetleri sıralamış, taşıyanı bu ve benzeri faaliyetleri gerçekleştirirken tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü kılmıştır¹²⁴⁰. TTK m.1178/ 2 ise, ilk fıkra hükmünün eşyanın geç teslim edilmesini de içine alacak şekilde ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır¹²⁴¹. Diğer bir deyişle TTK, zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu aynı hukuki niteliğe bağlamıştır.

TTK m.1178 uyarınca taşıyanın sorumluluğu, sözleşmeden doğan bir sorumluluktur¹²⁴². TTK m.1178 hükmü, TTK m. 1179/1 ile birlikte yorumlandığında, zıya, hasar ya da gecikmeye neden olan olayın eşya taşıyanın hâkimiyetindeyken meydana gelmesi durumunda, taşıyanın sorumluluğunun bulunduğu karine olarak kabul edildiğinden, taşıyan kendisinin veya adamlarının kusursuzluğunu ispat edemediği takdirde sorumlu

S.2, ss. 479-496, s. 488; **Tekin, Safa Murat:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s.61.

¹²³⁶ "... TTK.nun 817/1. maddesinde geminin, denize ve yola elverişli sayılabilmesi için "anormal olanlar hariç" bütün tehlikelere karşı koyabilecek vasıfta olmasının aradığına göre, anormal tehlikenin mücbir sebep anlamında kullanıldığının kabulü gerekir. Taşıyana, geminin denize ve yola elverişli ve ambarlarının yükü kabule, taşımaya elverişli tutma mükellefiyeti getiren TTK.nun 1019. maddesi hükümleri de birlikte değerlendirildiğinde, taşıyanın özen borcunun daha ağırlaştırılmış olduğu görülmektedir. Yine, hatalı istifin de yol açacağı elverişsizlikten taşıyanın sorumlu olacağı nazara alındığında, taşıyanın gemiyi mücbir sebep teşkil etmeyen deniz koşullarına uygun denize elverişli halde bulundurması, aldığı yükün özelliklerin uygun istifleme yapması ve yine, o sefere mahsus diğer alınması gerekli tedbirleri de alması zorunludur..." Bkz. Yarg. 11 H.D., E: 2000/8805 K: 2001/438, K.T.:25.01.2001, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2000-8805-k-2001-438-t-25-01-2001-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/441566/>, (E.T: 25.12.2020); Ayrıca bkz. **Sözer:** *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü*, s. 27-28; **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.472.

¹²³⁷ TTK m.1061 *“Taşıyan malların yükletilmesi, istifii, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde malların zıya veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan mesuldür; meğer ki zıya veya hasar tedbirleri bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olsun*

¹²³⁸ Burada bahsedilen eşya, navlun sözleşmesinde veya konişmentoda taşınacağı belirtilen eşya olup, sözleşmede ya da konişmentoda taşınacağı belirtilen eşya dışında bir eşyanın yanlışlıkla yüklenmesi durumunda taşıyanının m.1178 bağlamında sorumluluğu olmayacaktır bkz. **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 28-29.

¹²³⁹ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.25-27.

¹²⁴⁰ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.64.

¹²⁴¹ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.25,27.

¹²⁴² **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.72; **Seven:** *Yüke Özen*, s.45; **Kender:** *Türk Hukukunda Denizde Eşya Taşıyanın Sorumluluğu*, s.76.

tutulacaktır¹²⁴³. Buradan hareketle taşıyanın sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğu söylenebilir¹²⁴⁴.

4.3.2.4.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olmasından Doğan Sorumluluğu

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma sorumluluğu TTK'nın 1141.maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, MTO navlun sözleşmesinin¹²⁴⁵ ifası kapsamında eşyanın gemiye yüklenilmeye başlandığı andan, yüklemenin bitip seferin başladığı ana kadar gemiyi denize yola ve yüke elverişli hale getirme borcu altındadır.

Denize elverişlilik TTK 932/1'de; “*gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi deniz elverişli sayılır.*” şeklinde ifade edilmiştir. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun m.1-e'de denize elverişlilik; “*tüm ticaret gemileri ve deniz tesislerinin tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyetli konuları bakımından tahsis olundukları hizmetin normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olmaları halini ifade eder.*” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımlardan hareketle sudan ileri gelen tehlikeler her somut olay için değerlendirilip geminin denize elverişli olup olmadığı tespit edilmelidir.

Yola elverişlilik TTK m.932/2'de; “*denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde yola elverişli sayılır.*” şeklinde ifade edilmiştir. Yola elverişli olmanın şartlarından biri geminin öncelikle denize elverişli olmasıdır. Zira denize elverişli olmayan bir gemi, yola elverişli sayılamaz¹²⁴⁶. Yola elverişlilik de somut olayın şartlarına göre değerlendirilmelidir. Yeterli gemi adamının bulunmaması veya bulunan gemi

¹²⁴³Şamlı: Taşıyanın Sorumluluğu, s.58-59; Akan: Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.59.

¹²⁴⁴Şamlı: Taşıyanın Sorumluluğu, s.73.

¹²⁴⁵İngilizce “contract of affreightment”, Almanca “Seefrachtvertrag” olarak çevirebileceğimiz navlun sözleşmesi, taşıyan olarak ifade edeceğimiz taflardan birinin navlun dediğimiz taşıma ücreti karşılığında deniz yolu ile eşya taşımayı diğer taraf olan taşıtanında navlun ödemeyi üstlendiği sözleşmedir. Bkz. Karayazgan, Ahmet: “Deniz Ticaret Hukukunda Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) nin Anlamı Üzerine”, İstanbul Barosu Dergisi, C.65, S.10-11-12, s.924; Okay: Deniz Ticareti Hukuku II, s.153; Akıncı: Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.465 vd.; Şamlı: Taşıyanın Sorumluluğu, s.12-13; Aksoy: Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.35; Çağa/Kender: Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi, s.1; Okay: Deniz Ticareti Hukuku II, s.2.

¹²⁴⁶Sözer: Deniz Ticareti Hukuku –I, s.466.

adamlarının gerekli sertifikalarının olmaması¹²⁴⁷, geminin planlanan yolculuğa kadar yeterli yakıt ile çıkmaması¹²⁴⁸ yola elverişsizlik olarak ifade edilebilir.

Yükün istifi, yola elverişlilikte bahsedilmesi gereken önemli bir konudur. Bu sebeple yola elverişlilikte istif meselesinden bahsetmemiz gerekmektedir. İstifin hatalı yapılması genellike ticari kusur oluşturmaktadır. Bu durumda taşıyan, eşyaya özen yükümlülüğünün ihlali nedeniyle sorumlu olsa da, istifin hatalı yapılması, geminin yola elverişsizliğine de sebebiyet verebilir¹²⁴⁹. İstifin kötü yapılması halinde gemi sallandığında eşyanın bir tarafa yığılması söz konusu olabilecek, bu durum geminin tehlikeyle karşı karşıya kalmasına yol açarsa yola elverişsizlik hali meydana gelecektir¹²⁵⁰.

TTK m.932/3'te yüke elverişlilik; “*Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi yüke elverişli sayılır.*” şeklinde ifade edilmiştir. Yüke elverişlilik de somut olayın şartlarına göre değerlendirilmeli, burada elverişsizliğe neden olan eksikliğin münhasıran eşyayı tehdit ettiği göz önüne alınmalıdır¹²⁵¹. Bu eksiklik gemiyi de tehlikede bırakmakta ise bu durumda yola elverişsizlikten bahsedilebilecektir¹²⁵².

TTK m.932 hükmüne göre içeriği belirlenen denize, yola ve yüke elverişliliğin bir araya gelmesi ortaya çıkan elverişlilik haline sefere elverişlilik denir¹²⁵³. Taşıyanın gemiyi seferere elverişli bulundurma yükümlülüğü de her somut olayın özelliğine göre değişiklik gösterdiğinden sefere elverişlilik nispi bir kavramdır¹²⁵⁴.

MTO, elverişsizliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilememesi veya keşfedilse dahi düzeltilememesinden sorumlu olup, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen ve dikkati göstermesine rağmen geminin elverişsizliğini yolculuğun başlamasından önce fark etme imkânının olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmektedir¹²⁵⁵.

¹²⁴⁷ Yazıcıoğlu, Emine: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, Deniz Hukuku Dergisi, 2011, Yıl: 11, Sayı: 1-4, ss.99-113, s.111.

¹²⁴⁸ Şamlı: “Sefere Elverişlilik”, s.481; Tekil: Deniz Hukuku, s.264; Sözer: Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, s.40.

¹²⁴⁹ Şamlı: “Sefere Elverişlilik”, s.482.

¹²⁵⁰ Şamlı: “Sefere Elverişlilik”, s.482.

¹²⁵¹ Şamlı: “Sefere Elverişlilik”, s.483.

¹²⁵² Şamlı: “Sefere Elverişlilik”, s.483.

¹²⁵³ Sözer, Bülent: Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1975 s.40; Sözer: Deniz Ticaret Hukuku -I, s.468-469; Kaner: Deniz Ticareti Hukuku II-Navlun Sözleşmeleri, s.19-20.

¹²⁵⁴ Şamlı: “Sefere Elverişlilik”, s.483.

¹²⁵⁵ Hellenic Dolphin davasında yük gemi dış kaplaması kaynak bağlantı noktası kaynaklı deniz suyu tarafından zarar görmüştür. Meselelerden birisi kaynak bağlantı noktasının yolculuktan önce ya da başlangıcında gemiyi denize elverişsiz kılıp kılmadığı idi. Bu hatanın yüklemede veya öncesinde var olduğunu yükte menfaati olanlar ispat edemediklerinden dolayı hakim taşıyıcının sorumlu olmadığına karar vermiştir. Özetle, zararın nedeni, dikkatli bir inceleme ile tespit edilemeyecek olan gizli bir kusur ise, bir taşıyıcı, denize elverişlilik için gerekli özeni göstermiş olacaktır. Bkz. Jia Jia: Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport, s.104-105; Tetley: Marine Cargo Claims, s.890.

4.3.2.4.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Eşyaya Özen Gösterme Borcunun Yerine Getirmemesinden Doğan Sorumluluğu

MTO'nun eşyaya özen gösterme borcu eşyayı kendisinin, adamlarının veya alt taşıyanın teslim alması ile başlar ve eşyanın teslim edilmesi anına kadar devam eder. Bu borç taşıyanın eşya zilyetliğindeyken yerine getireceği eşyayı koruma borcunun özel bir halidir. Zilyetlik halini ve teslim etme ve teslim alma kavramlarını daha önce açıklamıştık. Burada sadece deniz ticareti açısından özel nitelikte teslim halinin olup olmadığını inceleyeceğiz. Teslim alma, eşyanın zilyetliğinin taşıyan tarafından taşıma amacıyla kazanılması olup, yükletene geçici tesellüm makbuzu verilmesi ya da konişmento düzenlemesi durumunda teslim almadan bahsedilemeyecektir¹²⁵⁶. Eşyanın teslim alınması yüklemeden önce karada, yükleme anında veyahut gemide gerçekleşebilir¹²⁵⁷. Eşya yükleme donanımına takıldığı an teslim alınmış olmakla birlikte yüklemenin mavnaya ya da layter kullanılarak yapıldığı durumlarda eşyanın mavnaya ya da laytere yüklendiği an teslim gerçekleşmiş olur¹²⁵⁸. Eşya birden çok parça ya da partiden oluşuyorsa her parça ya da partinin teslim alındığı andan itibaren taşıyanın sorumluluğu başlamaktadır¹²⁵⁹. Gemiye pompalanarak teslim alınan sıvı ya da akışkan eşyalarda ise eşyanın teslim alınması yükleme sürecinin tamamlanması ile gerçekleşmektedir¹²⁶⁰. Eşya, konteyner içinde taşınıyorsa, taşıyanın eşyayı teslim alma anı bakımından ikili bir ayrım söz konusudur. Konteynerler yükleten tarafından temin ve istif ediliyorsa, teslim konteynerlerin taşıyana tevdi edilmesi ile gerçekleşecek, konteynerler taşıyan tarafından temin ve istif ediliyorsa, teslim eşyaların konteynerlere istiflenmek üzere taşıyana tevdi edilmesi ile gerçekleşecektir.

TTK m.1178/3'te özel bir teslim alma hali düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca eşya yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden alınabilmekte ise bu durumda taşıyanın sorumluluğu başlamaktadır. Burada “makam” terimi ile kastedilen liman tesislerini idare ve işletme hakkına sahip kamu kuruluşu olup, “üçüncü kişi” terimi ile kastedilen ise, işletme hakkının devredildiği kişi ya da şirkettir¹²⁶¹.

Eşyanın teslim alınması konusunda FIO / FIOS / FIOST klotzlarının dikkate alınması gerekmektedir. FIO (free in and out) klotzu uyarınca eşyanın gemiye yüklenmesi ve

¹²⁵⁶ Şamlı: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.47.

¹²⁵⁷ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları* s.90.

¹²⁵⁸ Şamlı: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.49; Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.90.

¹²⁵⁹ Şamlı: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.49; Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.90.

¹²⁶⁰ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.90-91; Şamlı: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.50.

¹²⁶¹ Şamlı: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.52.

istifleneceği yere bırakılması taşıtanın / yükletenin sorumluluğunda olacaktır¹²⁶². Boşaltma limanında ise taşıyan eşyayı çözerek gemi üzerinde gönderilene teslim edecek, gönderilen yükün boşaltma işlemlerini yapacaktır¹²⁶³. FIOS (free in, out and stowed) klozu uyarınca, FIO klotunun kapsamına istifleme de dahil olacak ve istifleme de taşıtanın / yükletenin sorumluluk alanına girecektir¹²⁶⁴. FIOST (free, in, out, stowed and trimmed) klotunda ise FIOS klotuna ek olarak geminin dengesi de gözetilmek suretiyle ince ayarın yapılarak eşyanın yerleştirilmesi de taşıtanın / yükletenin sorumluluğunda olacaktır¹²⁶⁵. FIO şartı mevcutsa eşyanın yükleme donanımından çözülmesi ile yüklemenin tamamlandığı anda teslim gerçekleşmekte, FIOST şartı söz konusu ise, istif ve dengeleme faaliyetinin sona erdiği an teslim gerçekleşecektir¹²⁶⁶. FIO / FIOS / FIOST klotunun mevcut olduğu taşımalarda kural olarak yükleme, boşaltma ve istif işlemleri ve bundan kaynaklanan zararlardan sorumluluk yük ilgililerine geçmekle¹²⁶⁷ birlikte, TTK m.1091'deki “*Kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler*

¹²⁶² **Sözer:** Deniz Ticareti Hukuku –I, s.478; “...Somut olayda, dosyaya sunulan konişmentoda Free In/Free Out şartı yer almaktadır. Bu koşulla, yüklemenin chartererlerin boşaltmanın ise gönderilenin sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir...” Yarg. 11. H.D. E:2009/1558 K: 2010/7380, K.T.: 24.06.2010, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2009-1558-k-2010-7380-t-24-06-2010-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/817334/>, (E.T: 10.03.2021)

¹²⁶³ **Sözer:** Deniz Ticareti Hukuku –I, s.478.

¹²⁶⁴ **Sözer:** Deniz Ticareti Hukuku –I, s.478; **Ülgener, M. Fehmi**, “FIOST Şartının Etkileri”, Deniz Hukuku Dergisi (DHD), S. 2, Y. 1, 1996, s.24.

¹²⁶⁵ **Sözer:** Deniz Ticareti Hukuku –I, s.478.

¹²⁶⁶ **Şamlı:** Taşıyanın Sorumluluğu, s.50.

¹²⁶⁷ “...Dava, deniz yolu ile taşıma sözleşmesinden kaynaklanan rücuen tazminat istemine ilişkindir. Mahkemece görüşüne başvurulana bilirkişi heyetince, navlun sözleşmesinde mevcut FIO/FIOS kayıtları nedeni ile taşıyanın yükleme, istif ve boşaltmadan kaynaklanan bir sorumluluğu bulunmadığı ve yolculuk esnasında meydana gelen hasardan dolayı yükleten tarafından gerçekleştirilen bu ihmalin kaptan tarafından saptandığına ve saptanabilirliğine dair herhangi bir delil bulunmadığı, kaptanın TTK'nın 974. maddesi uyarınca sorumlu tutulması mümkün olmadığı mütaala edilmiştir. Ancak, her ne kadar FIOS kaydının varlığı halinde yükleme, istif ve boşaltma işlemleri taşıtana devredilmekte ise de, bu konuda kaptan da söz konusu işlemlerin uygun bir biçimde yapılmasına özen göstermek zorundadır. Çünkü esas itibarıyla yükleme ve istif kaptanın donatı temsilen yerine getirdiği bir yükümlülük olup, yükleme işi sözleşmeyle başka kişilere ait olsa bile kaptan yine de istife bakmalı, geminin denge ve emniyeti bakımından gerekli denetimi yapmalıdır. (Gönen Eriş, Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990, sy 311) Kaptanın herşeyden önce geminin sefere elverişliliğinin sağlanması hususunda nezaret yükümlülüğü bulunmaktadır. FIOS kaydının bulunması halinde ise istifin gereği gibi yapıp yapılmadığına nezaret yükümlülüğü vardır. FIO/FIOS kaydı emredici nitelikteki TTK 1061. madde hükmünü bertaraf etmez. Kaptanın nezaret görevini tedbirli bir kaptan gibi yerine getirmemesi halinde meydana gelen zarardan taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır. Bu nedenle FIO/FIOS kaydının varlığına rağmen kaptanın yolculuk süresince geminin dengesinden, yükleri muhafaza yükümlülüğünü ihlalinden sorumluluğu doğar. Bu bakımdan aksine görüş beyan eden bilirkişi raporuna itibar edilemez. Ayrıca, bilirkişi raporunda gemi jurnali, Brokers Bell raporuna göre gemi Akdeniz içinde 23.03.2008 ila 28.03.2008 tarihleri arasında ağır hava şartlarına maruz kalmış, istifte de hata yapılmış ve gemi ambarlarında hava şartları izin verdiği ölçüde havalandırma yapılmış olması nedeniyle taşıyanın kusursuzluğuna gidilebileceği belirtilmiş ise de, dava konusu yük, geminin 3 ambarında taşınmış ve 1 nolu ambarda bulunan emtiada hasar olmayıp, 2 ve 3 nolu ambarda bulunan emtiada hasar meydana gelmiştir. O halde, somut uyuşmazlıkta yükün taşınması sırasında, istiflemedeki kusur, kaptanın yükleme ve istiflemeye nezaret ve yolculuk esnasında da yükün muhafazası yükümlülüğünde bir ihmali bulunup bulunmadığı ve ayrıca yükün bulunduğu 3 ambardan sadece ikisinde hasar meydana gelmesi nedeni de araştırılarak hasıl olacak sonuca göre karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik inceleme ile karar verilmesi doğru görülmemiş ve hükmün temyiz eden davacılar R. A. ve E. Sigorta A.Ş. yararına bozulması gerekmiştir...” Bkz. Yarg. 11.H.D., E: 2012/16641, K: 2014/7075, K.T.: 10.04.2014, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2012-16641-k-2014-7075-t-10-04-2014-1702706/FIOS>, (E.T.: 10.02.2021)

tarafından yapılırsa bile denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır.” ifadesinden taşıyanın sorumluluğunun sona ermediği çıkarılabilir¹²⁶⁸. FIO/FIOS/FIOST klotları multimodal taşımada denizyolu ile taşıma safhasının taşımanın ilk ve son ayağı olduğu durumlarda uygulanabilir.

MTO’nun sorumluluğu denizyolu ile yapılan taşımanın multimodal taşımanın son ayağı olması durumunda eşyanın boşaltma limanında gönderilene teslimi ile sona ermektedir. Gönderilenin eşyayı teslim almaktan imtina ettiği durumlarda ise; TTK m.1178 uyarınca taşıyanın sorumluluğu eşya sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu anda ya da boşaltma limanında geçerli kanun veya düzenlemeler uyarınca teslim edilmesi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslimi anında sona ermektedir. Denizyoluyla taşımanın ara taşıma ayağı olması durumunda ise, bir alt taşıyandan başka bir alt taşıyıcıya geçiş veya MTO’dan başka bir alt taşıyıcıya geçiş söz konusu olacak, bu durumda TTK m.1178/3’teki boşaltmaya ilişkin hükümler uygulanacaktır.

Eşyanın teslim edilmesi konusundaki çoğu husus eşyanın teslim alınması ile benzerdir. Birden çok parça veya partiden oluşan eşyalarda her bir parça ya da partinin boşaltma donanımına takıldığı an esas alınacaktır¹²⁶⁹. Boşaltma işleminin yapılması için mavna ya da layter kullanıyorsa, eşyanın mavna ya da layterden boşaltıldığı an teslim eşyanın teslim edildiği andır¹²⁷⁰. Sıvı veya akışkan eşyalarda ise eşyanın tamamen boşaltılmasının tamamlandığı an teslim gerçekleşir¹²⁷¹.

Eşyanın teslim edilmesi konusunda da FIO / FIOS / FIOST klotları önem arz etmektedir. FIO ve FIOS/T klotunun bulunduğu hallerde, gönderilenin yardımcı şahısları

¹²⁶⁸ **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.137; “Dairemiz’in yerleşik uygulamasına göre, yükleme ve istifleme gönderene ait olsa dahi, yükün sağlıklı taşınabilmesi ve hasara uğramaması için taşıyıcının yükleme ve istiflemeyi basiretli bir tacir gibi gözetmesi, hatalı bir yükleme varsa buna karşı çıkması ve yükün güvenli taşınabilmesi için gereken her türlü tedbiri alması gerekir. Buna uymayan ve sonuçta taşımayı üstlenen taşıyıcı, en azından müterafik kusurlu kabul edilmelidir...” Bkz. Yarg. 11. H.D., E:2008/10504, K:2010/1368 K.T.: 08.02.2010, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2008-10504-k-2010-1368-t-08-02-2010-sigorta-malin-tasima-sirasinda-ugradigi-hasar/825188/>, (E.T: 03.03.2021); “...Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi TTK’nun 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kusurunun var olduğu gözetilerek, yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak kusur oranına göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamıştır...” Yarg. 11. H.D. E:2009/1558 K: 2010/7380, K.T.: 24.06.2010, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2009-1558-k-2010-7380-t-24-06-2010-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/817334/>, (E.T: 10.03.2021)

¹²⁶⁹ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.54-55; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.93.

¹²⁷⁰ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.55; *Hamburg Kuralları*, s.93.

¹²⁷¹ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.55; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.93.

konumundaki liman işçilerinin ambarda ilgili faaliyetlere başladığı an teslim edilme gerçekleşmiş olacaktır¹²⁷².

Eşyanın teslim alınması aşamasında olduğu gibi, teslim edilmesi aşamasında da araya bazı makam ya da üçüncü kişilerin girmesi söz konusu olabildiğinden, bu gibi durumlarda TTK m.1178/3-c uyarınca eşyanın zorunlu makam veya üçüncü kişilere teslimi ile taşıyanın sorumluluğu sona erecektir¹²⁷³. Boşaltma limanında eşyanın bir makam ya da üçüncü kişiye teslimini zorunlu kılan herhangi bir yasal düzenleme bulunmamakla beraber eğer bir FIO/S şartı söz konusu ise bu makam ya da üçüncü kişilere gönderilenin yardımcı şahsı olarak eşya teslim edilebilecektir.

4.3.2.4.4.1. Zıya ve Hasar Halinde Sorumluluk

Zıya kavramına daha önce değinildiğinden bu bahiste ayrıntılı olarak değinilmeyecektir. TTK m.1178/2 uyarınca, taşıyan; eşya kendi hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelen zıyadan sorumludur.

TTK'nın 1178. maddesinin 5. fıkrasında; bir zıya karinesi öngörülmüştür. Buna göre; *“eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir.”* Söz konusu sürenin bitiminden itibaren gönderilen eşyayı teslim alıp, gecikmeden kaynaklanan zararının tazmin edilmesi talep edebileceği gibi, zıya sebebiyle hasıl olan zararın tazmin edilmesini talep edebilir¹²⁷⁴. Multimodal taşımada denizyolu son taşıma ise bu taşımanın bitiminden itibaren 60 gün içerisinde eşya teslim edilememişse, eğer denizyolu ara taşıma veya ilk taşıma ise buradaki gecikme tüm taşımaya etki edip eşya multimodal taşımanın bitiminden itibaren 60 gün içerisinde teslim edilememişse, eşyanın zayi olduğu kabul edilir.

Hasar hususunda daha önceki açıklamalarımız burada da geçerlidir. TTK m.1186/3 hasar konusunda özel bir hüküm ihtiva etmektedir. Bu hüküm uyarınca eşyanın içerisinde bulunduğu konteyner, palet veya benzeri taşıma gereçleri eşya olarak değerlendirilmiş, bu taşıma gereçlerinin hasara uğraması durumunda taşıyanın sorumluluğun söz konusu olacağı belirtilmiştir. Ancak taşıma gereçlerinin fonksiyonları gereği kullanımlarından kaynaklanan doğal aşınma ve eskimenin hasar olarak değerlendirilemeyeceği¹²⁷⁵ unutulmamalıdır.

¹²⁷² **Ülgener:** *Çarter Sözleşmeleri I*, s.220.

¹²⁷³ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.56-57.

¹²⁷⁴ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.33; **Yazıcıoğlu:** “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, s. 1054-1055; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.75; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.73.

¹²⁷⁵ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.77.

Eşyanın kurtarma, yardım, müşterek avarya gibi bir sebepten ötürü, yük alacaklısı hakkı ile sınırlanması halinde ortada maddi anlamda bir hasar olmamasına rağmen, eşya üzerindeki tasarruf yetkisi kısıtlandığından dolayı hasar söz konusu olacaktır.

4.3.2.4.4.2. Gecikme Halinde Sorumluluk

ETTK’da, HGB’ye benzer bir şekilde¹²⁷⁶ eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle meydana gelen zararlara ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktaydı. TTK m.1178/2’de ise taşıyanın gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulacağı açık olarak hüküm altına alınmıştır. TTK m.1178/4’e göre; “Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış olan bir süre yoksa olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır¹²⁷⁷.”

MTO, denizyolu taşımasının varlığı halinde bu taşıma safhası için tarafların açıkça kararlaştırdıkları bir süre¹²⁷⁸ varsa, bu sürenin aşılması halinde sorumlu olacaktır. Böyle bir süre yoksa özenli ve tedbirli bir taşıyanın eşyayı teslim etmesini bekleyebileceğimiz makul sürenin¹²⁷⁹ aşılması ile ortaya bir zarar çıkıyorsa bu zarardan sorumlu olacaktır¹²⁸⁰. Makul süre belirleken somut olayın tüm koşulları ve deniz yolculuğuna özgü rizikolar dikkate alınacaktır¹²⁸¹.

Burada daha önce bahsettiğimiz üzere denizyolu veya iç su yolu ile taşıma son taşıma ayağı ise veya multimodal taşımanın ilk ayağı veya ara ayaklarından biri olup, buradaki gecikme diğer taşıma ayaklarına sirayet etmiş ve multimodal taşımada eşyanın teslim edilmesi gereken süre aşılmışsa, MTO TTK m.1179 hükmüne göre gecikmeden sorumlu olacaktır.

¹²⁷⁶ Alman hukukunda, bugün gecikme için özel bir sorumluluk rejimi yoktur. Ayrıntılı Bilgi için bkz. **Schmidt, Herber: MüKoHGB/Herber HGB § 452**, Knr. 49; **Adıgüzel: MTO**, s.194-196.

¹²⁷⁷ Bu hükmün gerekçesinde bu düzenlemenin kaynağını HK m.5/2 hükmünden aldığı belirtilmiştir. HK m.5/2 hükmünde gecikme, “Eşya navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanında sarahaten kararlaştırılmış olan süre zarfında veya böyle bir anlaşma yoksa olayın özelliklerine göre, tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi makul surette istenebilecek olan süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme vardır” şeklinde ifade edilmiştir.

¹²⁷⁸ Taşımada gecikme olup olmadığının tespiti için taraflar sözleşmede taşıma süresini açık veya zımni olarak kararlaştırabileceklerinden öncelikle navlun sözleşmesinin şartlarına bakılacaktır. Bkz. **Sözer: Deniz Ticareti Hukuku –I**, s.482.

¹²⁷⁹ **Yazıcıoğlu: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”**, s.1045.

¹²⁸⁰ **Yazıcıoğlu, Emine: “Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”**, *Deniz Hukuku Dergisi*, C.2, S.2, ss. 79-91, s.86; **Tekin: Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s.76.

¹²⁸¹ **Yazıcıoğlu: “Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”**, s.81; **Yazıcıoğlu: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”**, s.1045; **Tekin: Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s.76.

4.3.2.4.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

TTK ‘nın Deniz Ticareti kitabında deniz ticaretinde kullanılan konişmento ve denizde diğer taşıma senetleri olmak üzere iki tip taşıma belgesi düzenlenmiştir. TTK m.1229’da konişmentoda yer alacak kayıtlara yer vermiştir. TTK m.1229/2’a göre bu kayıtlardan bir veya birkaçının bulunmaması konişmentonun hükümsüzlüğüne sebep olmaz. Ancak TTK’nun 1228. maddesindeki senede konişmento niteliği kazandıran kayıtların bulunması zorunludur.

TTK m. 1238/1 uyarınca konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişmento kendi adına ve hesabına imzalanan kişi taşıyan sayılacaktır¹²⁸². TTK m.1238/2 uyarınca konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin bulunmaması durumunda, donatan taşıyan sayılacaktır. Konişmentonun kaptan veya taşıyanın diğer temsilcisi tarafından düzenlenmesi halinde, temsilci de TTK m.1238/3 uyarınca donatanla birlikte taşıyan olarak kabul edilebilir.

Taşıyanın konişmentoyu düzenlerken taşıtan veya yükleten tarafından bildirilen kayıtları dikkate aldığı durumlarda, bu kayıtların doğruluğunu kontrol etmesi gerekmekte olup, kontrol etmediği takdirde kendisini sorumluluğu doğacaktır. Varma limanında konişmentonun yasal hamiline teslim edileceği esnasda eşya ile konişmentoda yer alan bilgiler arasında farklılık olması ve bunun hamilin zararına sebebiyet vermesi halinde, taşıyan kusuru olmadığını ispat etmediği sürece sorumlu olacaktır. Nitekim TTK m.1237/1’de; “*Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki ilişkilerde konişmento esas alınır.*” ifadesiyle konişmento düzenlendiği durumlarda konişmentoda yer alan kayıtların taşıma sözleşmesine göre öncelikli olduğunu belirtmiştir¹²⁸³.

Türk hukukunda taşıyanın konişmentonun içeriğinden sorumlu olduğu kabul edilmiştir¹²⁸⁴. Eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı gibi kayıtların konişmentoda bulunması, bu kayıtların doğruluğuna dair karine

¹²⁸² “ Konişmentoda taşıyıcı gösterilenin, taşıyıcı olarak kabulü gerekir. (Y. 11. HD. 21.10.2003- E.3664 / K.9633)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.354.

¹²⁸³ ... Mahkemece, uyulan bozma ilamı, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre, davanın 1 yıllık süre içerisinde açıldığı, davalının akdi taşıyan olduğu, taraflar arasında kırkambar türü navlun sözleşmesi akdedildiği, ayrı bir navlun sözleşmesi düzenlenmemiş olduğundan taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkide konişmento hükümlerinin esas alınması gerektiği, davalı tarafından düzenlenen konişmentonun sol alt köşesinde konteynerin iyi halde teslim alındığına ilişkin şerh bulunduğu, yükte meydana gelen hasarın konteyner tavanında oluşan delikten su sızması sonucu meydana geldiği, bu nedenle davalı taşıyıcının taşıma sırasında yükte meydana gelen hasardan dolayı sorumlu olduğu, davacı... şirketinin sigorta poliçesi kapsamında sigorta tazminatı ödeyerek sigortalısının haklarına halef olduğu gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne, 9.809,96 TL hasar bedelinin ödeme tarihi 24/12/2007 tarihinden itibaren işleyecek avans faizi ile davalı taşıyıcıdan rücuen tahsiline, fazlaya dair istemin reddine karar verilmiştir ...” Bkz. Yarg. 11. H.D. E:2017/864 K:2018/6553,

file:///C:/Users/Yunus%20Alhan/Downloads/11.%20Hukuk%20Dairesi_2018_6553.pdf, (E.T: 10.02.2020)

¹²⁸⁴ **Şenel, Nehir:** *Türk Hukuku’na göre Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, İzmir, 2019, s.142.

oluşturmaktadır¹²⁸⁵. Taşıyan konşimentoya konşimentodaki kayıtların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının olmadığını izah eden bir çekince koyması halinde sorumluluktan kurtulabilecektir¹²⁸⁶. TTK'da taşıyanın kasten yanlış konişmento düzenlemesi durumunda ise meydana gelen bütün zararlardan sorumlu olacağı ifade edilmiştir. TTK m. 1186/5 uyarınca, konişmentonun düzenlenmesi sırasında yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi halinde, taşıyan kasten yanlış bildirilen durumdan haberdar olmadığı takdirde, eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumluluktan kurtulacaktır.

4.3.2.4.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

TTK m. 1179/ 2 hükmü ile “taşıyanın adamları” terimi ihdas edilmiştir. Bu madde E-TTK'daki gemi adamı, taşıyanın adamları ayrımını ortadan kaldırarak taşıyanın adamlarını, taşımada kullanılan geminin adamları, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler olarak saymıştır. Bununla birlikte kanun koyucu bu maddede fiili taşıyana ilişkin hükümleri saklı tutmuş, fiili taşıyanın ve onun adamlarının yol açtığı zararlardan kaynaklanan sorumluluğu TTK m. 1191 hükmünde ele almıştır.

TTK m.934 uyarınca gemi adamları, kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve taşımanın gerçekleştirildiği gemide istihdam edilen diğer kişilerdir. Gemi adamı sıfatının edinilmesinde donatanın emir ve talimatları çerçevesinde hareket etme ve ve gemide hizmet etme unsurları önem arz etmektedir¹²⁸⁷. Taşıyanın donatan veya gemi işletme müteahhidi olmaması gemi adamlarının kusuru nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağı anlamına gelmemekle birlikte, gemi adamlarının taşıyan tarafından istihdam edilmiş olmaması da taşıyanın sorumluluğunun doğmasına engel değildir¹²⁸⁸.

Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişiler taşıyanın taşıma işlerini idare ettiği ticari işletmesinde, daimi veya süreli şekilde istihdam etmek suretiyle çalıştırmakta olduğu gemi adamları dışında kalan kişileri kapsamaktadır¹²⁸⁹. Bu kişilerin fiilen taşıma işinde görev almaları gerekmediği gibi, işletmede yerine getirdikleri görevin taşıma işi ile alakalı olması da

¹²⁸⁵ **Şenel:** *Türk Hukuku'na göre Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.142.

¹²⁸⁶ **Şenel:** *Türk Hukuku'na göre Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.142.

¹²⁸⁷ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.459; **Sözer** “*Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler*”, s.115.

¹²⁸⁸ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.458; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu* s.75-76.

¹²⁸⁹ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.457-458; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.77-78; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.115.

şart değildir¹²⁹⁰. Kanaatimizce bu kişiler geniş yorumlanmalı TBK m.116 kapsamında bir ifa yardımcısı olarak düşünülmemelidir¹²⁹¹.

Taşıyanın kendisini temsile yetkili kişiler taşıyanın adamlarıdır. Taşıyana hizmet sözleşmesi ile bağlı olmayan ancak navlun sözleşmesinin ifasında yer alan kişiler ise TBK m. 116 anlamında ifa yardımcısı olarak nitelendirilebilir. Deniz taşımalarında sıklıkla kullanılan bağımsız yükleme, boşaltma ve istif işçileri de taşıyanın işçisi olmasalar da, navlun sözleşmesinin ifasında rol aldıklarından taşıyanın adamı olarak değerlendirilir¹²⁹².

Fiili taşıyan taşımanın bir kısmını veya tamamını kendisine bıraktığı bir kişi olarak taşıma işine “*taşıyan*” sıfatıyla katılıp, taşımayı kısmen veya tamamen icra ettiğinden taşıma akdi taşıyanın bir “*adamı*” değil, onun özel bir ifa yardımcısıdır¹²⁹³.

TTK m. 1179 taşıyanın adamları, multimodal taşımanın denizyolu veya iç su yolu ayağında, TTK m.932 uyarınca, kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler, MTO’nun istihdam ettiği, kendisini temsili yetkili kıldığı kişileri kapsamaktadır. Denizyolu taşıma ayağını gerçekleştiren fiili taşıyan MTO’nun adamı olarak değil özel bir ifa yardımcısı olarak değerlendirilmelidir¹²⁹⁴.

TTK m.1179 uyarınca MTO, adamlarının kast ve ihmalinin sonucu olmayan zararlardan sorumlu değildir. MTO’nun sorumluluğunun doğması için adamların kusuru sonucunda bir zarar ortaya çıkması ve zarar ile zarara sebebiyet kişilerin görevleri arasında dolaylı da olsa bir bağlantı bulunması gerekir¹²⁹⁵.

TTK m.1191/1 uyarınca MTO eşyaya gelen zararlardan fiili taşıyanla birlikte müteselsilen sorumlu olup, fiili taşıyan ya da adamlarının fiil ve ihmalleri sebebiyle taşımayı gerçekleştirmemesi ya da eşyayı teslim almaması gibi durumlarda meydana gelen zararlardan da sorumludur. Bununla birlikte MTO TTK m. 1192/1 uyarınca, eşya fiili taşıyanın hâkimiyeti altında iken meydana gelecek zıya, hasar ve gecikmeden sorumlu olmayacağına dair sorumsuzluk anlaşması yapılabilir.

¹²⁹⁰ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.458; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.78.

¹²⁹¹ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.458; Bağlama limanındaki nöbetçi kaptan taşımanın ifasına katılmamakla birlikte taşıyanın taşıma işletmesinde çalıştığından taşıyanın müstahdemidir. Bkz. **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.78.

¹²⁹² **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.79-80; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.116.

¹²⁹³ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.81.

¹²⁹⁴ **Seven:** *Yüke Özen*, s.120-121; **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.392

¹²⁹⁵ **Yazıcıoğlu:** *Deniz Ticareti Hukuku*, s.392, 413

4.3.2.4.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumsuzluk Halleri

4.3.2.4.7.1. Genel Olarak

TTK, deniz ve iç su yolu ile taşımalarda taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldıran taşıyanın şahsi kusuru bulunmadığı müddetçe, eşyaya ilişkin zararlardan sorumlu olmadığı anlamına gelen sorumsuzluk hallerini¹²⁹⁶ LK ve HK ile uyumlu bir şekilde, yangın, denizde kurtarma, yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi ve rotadan haklı sapma halleri olarak sayabileceğimiz mutlak sorumsuzluk¹²⁹⁷ ve zarara kanunda öngörülen özel tehlikelerden en az birinin yol açması ve bu zarar verici olaylarda dolayı taşıyanın sorumlu tutulamaması anlamına gelen; denizin veya gemi işletmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları, harp olayları, karışıklık veya ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları, mahkemelerin el koyma kararları, grev, lokavt ve diğer çalışma engelleri, yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri, hacim ve tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme (fire), eşyanın gizli ayıpları veya eşyayın kendine has cins ve niteliği, ambalajın veya işaretlerin yetersizliği şeklinde sınırlı sayı ilkesi uyarınca belirlenmiş¹²⁹⁸ muhtemel sorumsuzluk¹²⁹⁹ olarak ikiye ayırmıştır¹³⁰⁰.

4.3.2.4.7.2. Mutlak Sorumsuzluk Halleri

4.3.2.4.7.2.1. Sevk ve Başkaca Teknik Yönetim Sebebiyle Oluşan Zarardan Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumsuzluğu

TTK'nın 1180. maddesi E- TTK m. 1062/ 2'ye benzer şekilde, zararın geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olması halinde, taşıyanın yalnız kendi kusurundan sorumlu olduğunu hükme bağlamıştır¹³⁰¹. Eşyanın menfaatine yönelik alınan önlemler geminin teknik yönetimi içerisinde değerlendirilmez. TTK'da “*Tereddüt halinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir.*” ifadesiyle eşyaya gelen zararın geminin sevk veya geminin başkaca teknik yönetimi nedeniyle olduğu hallerde taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağı

¹²⁹⁶ **Uluğ İlknur:** “*Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri*”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.6, S.1-2, 2002, s.87.

¹²⁹⁷ **Uluğ :** “*Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri*”, s.87; **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.72.

¹²⁹⁸ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.95.

¹²⁹⁹ **Çağ/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.161; **Güden:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.103.

¹³⁰⁰ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.44.

¹³⁰¹ **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.97.

düzenlenmiştir¹³⁰². Burada öncelikle “*geminin sevki ve başkaca teknik yönetimi*” kavramının izah edilmesi gerekmektedir.

Geminin sevki, geminin hareket ettirilmesi ile ilgili bütün fiiller olarak ifade edilebilir¹³⁰³. Manevra hareketleri, dümen ve makine kumandaları, rotanın belirlenmesi, deniz trafik kurallarına uyulması, haritanın uygulanması, hızın ayarlanması, ışıklandırma, limanlara giriş ve çıkış, rıhtıma yanaşılması ve rıhtımdan kalkılması, demir yeri seçimi, sis gibi kötü hava koşullarına karşı alınan önlemler, çatma ve karaya oturma gibi geminin sevkiyle ilgili durumlar, geminin limandan ayrılmak üzere hareket etmeye başlamasından önce yolculuğun planlanması aşaması geminin sevkine ilişkin hareketlere örnek olarak verilebilir¹³⁰⁴. Geminin denizde hareketinden kaynaklanan kusur sevk kusuru olarak adlandırılır. Taşıyan gemi adamlarının geminin sevki sebebi ile eşyaya verdikleri zararlardan sorumlu olmamakla birlikte, zarar geminin elverişsiz halde deniz yolculuğuna çıkmasından ileri gelmişse, taşıyan geminin sevkine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz¹³⁰⁵. Taşıyanın aynı zamanda kaptan sıfatıyla gemiyi sevk ve idare etmesi veya kılavuza veya kaptana aksine talimat vermesi durumunda sorumluluğu söz konusudur¹³⁰⁶.

Geminin başkaca teknik yönetimi, geminin sevki haricindeki geminin yolculuk esnasında elverişli halde tutulması için gerekli olan, geminin teknik ve mekanik unsurlarına dair yapılması gereken işler, alınması gereken karar ve tedbirler olarak ifade edilebilir¹³⁰⁷. Diğer bir deyişle, geminin sevki dışındaki yönetimine ilişkin olan ve başlangıçtaki elverişsizlik ya da eşyaya özen borcunun ihlali kapsamına girmeyen kusurlar geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur olarak kabul edilecektir¹³⁰⁸. Geminin sevki kavramı ile başkaca teknik yönetimini keskin farklarla izah etmek mümkün olmasa da bu iki kavram da teknik kusur olarak ifade edilip aynı hukuki sonucu doğurmakta olduğundan bu ayrım çok önem arz etmez. Lakin şu ayrım önemlidir. Gemi seferin başlangıcında teknik kusurdan dolayı sefere elverişsiz olabilir. Ancak bu durum bizi teknik kusura dayanılarak taşıyanın

¹³⁰² **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.97.

¹³⁰³ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.543; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.95; **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.156; **Kender:** “*Türk Hukukunda Denizde Eşya Taşıyanın Sorumluluğu*” s.82; **Tekil:** *Deniz Hukuku*, s.305; **Akıncı:** *Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri*, s.410; **Okay:** *Navlun Mukaveleleri*, s.216; **Öğüz, Şeker, Zehra:** “*Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi*”, İÜHF, C. LXI S. 1-2, 2003, s.331; **Seven** *Yüke Özen*, s.114; **Uluğ:** “*Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri*”, s.89.

¹³⁰⁴ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.543-544; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.95; **Yazıcıoğlu:** “*Deniz Yolu ile Eşya Taşımlarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri*”, s.101; **Uluğ:** “*Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri*”, s.88.

¹³⁰⁵ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.101.

¹³⁰⁶ **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s.545.

¹³⁰⁷ **Yazıcıoğlu:** *Deniz Yolu ile Eşya Taşımlarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri*, s.101; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.96; **Sözer:** *Deniz Ticareti Hukuku –I*, s. 546.

¹³⁰⁸ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.96-97.

sorumluluktan kurtulacağı kanısına sevk etmemeli burada başlangıçtaki elverişsizlik söz konusu olduğundan taşıyan sorumlu olmalıdır¹³⁰⁹.

Taşıyanın sorumluluğu konusunda önemli olan teknik kusur, ticari kusur ayrımıdır. Ticari kusurda taşıyan gemi adamların kusurlu davranışlarından sorumlu iken, teknik kusurda ise kanun icabı sorumlu değildir¹³¹⁰. Teknik kusura örnek olarak, meydana gelen zararın gemiye ilişkin bir hizmetin sonucu olması, kazanın makine dairesindeki teçhizatın ve dümen tertibatının kullanılması, yolculuk esnasında geminin elverişliliğinin muhafazası için alınan önlemler ve geminin bakım ve onarım faaliyetlerinin ifasına yönelik hareketler sayılabilir¹³¹¹. Havalandırma işleminin yapılması, eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi, elden geçirilmesi, taşınması ve boşaltılması işlemlerine dair yapılan hazırlıklar ve bu işlemlerin yerine, yolculuk süresince eşyanın bakımı ve muhafazası amacıyla gerçekleştirilen fiiller gibi eşyanın menfaati gereği alınan önlemler ve yapılan eylemler sırasındaki kusur ticari kusurdur¹³¹². Gosse Millerd Canadian Government Merchant Marine (The Canadian Highlander) davasında tamir esnasında brandanın kullanılmasının sadece eşyanın menfaatine olan bir tedbir olduğu, burada teknik kusurdan ziyade ticari kusur olduğu belirtilmiştir¹³¹³.

TTK m. 1180/2 uyarınca, zararın hangi kusurdan kaynaklandığından tereddüt edilmesi halinde ortaya çıkan zararın ticari kusurdan kaynaklandığı kabul edilmelidir¹³¹⁴.

Teknik kusur hususunda bahsetmemiz gereken diğer bir konu ise teknik kusurun TTK m.1141’de düzenlenen başlangıçtaki elverişsizlikten farklı bir kavram olduğudur. Sefere elverişliliğin sağlanmasına yönelik olarak alınan önlemler geminin teknik yönetimi kapsamındadır. Başlangıçtaki elverişsizlik genellikle teknik kusura sebebiyet verse de başlangıçtaki elverişsizlik yanıcı bir maddenin bulunduğu ambarların yeterince havalandırılmaması sebebiyle oluşan ısıdan maddenin alev alması ve bu durumun diğer ambarlardaki eşyalara sirayet ederek onların zararına sebebiyet vermesi durumunda ticari kusura sebebiyet verecektir. Ayrıca, TTK m.1141, TTK m.1180’e göre özel hüküm niteliğinde olduğundan, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan zararlardan TTK m.1141’e sorumlu olması gerekmektedir¹³¹⁵.

¹³⁰⁹ **Uluğ:** “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, s.89; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.97.

¹³¹⁰ **Uluğ:** “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, s.93.

¹³¹¹ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.99; **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.79.

¹³¹² **Uluğ:** “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, s.93-94; **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.79.

¹³¹³ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.93-94; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.127.

¹³¹⁴ **Uluğ:** “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, s.94.

¹³¹⁵ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.100-101.

4.3.2.4.7.2.2. Yangın

TTK m.1880 uyarınca zarar, aşırı ısıdan daha fazlası¹³¹⁶ olan açık bir ateş veya alevin olduğu yangından kaynaklandığı takdirde taşıyan kendi kusuru olmadıkça sorumlu olmayacaktır¹³¹⁷. Gelencore Energy UK Ltd. and Another- Freeport Holdings Ltd. (The Lady M) davasında yangın başmühendis tarafından çıkarıldığından taşıyanın sorumlu olmadığına hükmedilmiştir¹³¹⁸.

Yangının dumanı veya yangın söndürme faaliyetlerinin sonucu ortaya çıkan zararlardan da taşıyan kendi kusuru olmadıkça sorumlu değildir¹³¹⁹.

Yangının ortaya çıkmasında teknik kusur- ticari kusur ayrımı yapılmamış olup, taşıyanın yangının meydana gelmesinde kusuru olmadığı müddetçe sorumlu olmaması esası benimsenmiştir¹³²⁰.

Yangının geminin başlangıçtaki sefere elverişsizliğinden kaynaklandığı durumlarda, yangın ile sefere elverişsizlik arasında illiyet bağı kurulmadığı sürece taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmayacaktır¹³²¹.

4.3.2.4.7.2.3. Denizde Kurtarma

TTK'nın “Denizde Kurtarma” başlıklı 1181'inci maddesine göre; taşıyan müşterek avarya hali hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Kanun koyucu burada can ve mal kurtarma girişiminin başarıya ulaşmış olmasını aramamış, bu girişimi sorumsuzluk hali olarak değerlendirmiştir¹³²². Teşebbüsün yalnızca eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekmektedir Kanun koyucu eşyaya yönelik kurtarma teşebbüsünün kurtarma ücreti elde edebilmek amacıyla eşya ilgilileri aleyhine kötüye kullanılabileceğini göz önünde bulundurmuş, somut olayın şartları çerçevesinde, objektif bir inceleme ile tespit edilmesi

¹³¹⁶ Eşyanın yangına neden olmaksızın, aşırı ısınması ve kızışması durumunda ise, bunun kötü istiftten dolayı meydana gelebilecek bir zarar olması sebebiyle ticari kusur değerlendirmesi yapılacaktır. Eşya, kendine has özelliklerinden dolayı ısınır ve bir zarar meydana gelirse taşıyan yangından dolayı değil TTK m. 1182/1 uyarınca sorumluluktan kurtulacaktır. Bununla birlikte, aşırı ısınma nedeniyle bir yangın meydana gelmişse, artık aşırı ısınma ve yangın nedeniyle meydana gelen zararlar birbirinden ayırt edilemez bir hal aldığından taşıyanın yangın sebebiyle sorumluluktan kurtulacaktır. Bkz. **Ülgener: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s.87.

¹³¹⁷ **Ülgener: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s.78; **Seven: Yüke Özen**, s.165; **Şamlı: Taşıyanın Sorumluluğu**, s.105; **Sözer: Deniz Ticareti Hukuku – I**, s. 549; **Çağa/Kender: Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi**, s.158; **Ülgener, Fehmi: “Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu”**, İstanbul Barosu Dergisi, s.1-2-3, 1987, s.97.

¹³¹⁸ **Jia Jia: Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport**, s.94.

¹³¹⁹ **Karan: The Carrier's Liability**, s. 296; **Sözer: Deniz Ticaret Hukuku -I**, s.549.

¹³²⁰ **Seven: Yüke Özen**, s.166-167.

¹³²¹ **Sözer: Deniz Ticaret Hukuku -I**, s.549; **Sözer: Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu**, s.72.

¹³²² **Şamlı: Taşıyanın Sorumluluğu**, s.113.

gereken makul hareket şartı öngörmüştür¹³²³. Cana yönelik bir kurtarma teşebbüsünde ise, teşebbüsün makul olup olmadığı önem arz etmeksizin, taşıyanın bundan doğan zararlardan doalyı mutlak olarak sorumsuz olacağı belirtilmiştir¹³²⁴.

4.3.2.4.7.2.4. Rotadan Haklı Sapma

TTK m.1220 rotadan sapılması kavramına yer vermiş; sapmayı somut olay çerçevesinde, tüm şartlar göz önünde bulundurularak haklı ve haksız sapma olarak ikiye ayırmıştır. Rotadan sapma TTK m.1113/1 uyarınca, yolculuğun belirlenen şekilde izlenen rota çerçevesinde sürdürülmesini beklenmeyen bir hal engellerse haklı sapma söz konusu olacaktır¹³²⁵. O halde somut olayın şartlarını dikkate alarak zorlayıcı sebepler, denizde can ve eşya kurtarmak amacı, hasta bir yolcunun veya gemi adamının tedavisinin sağlanması için geminin karaya çıkarılması, fırtınada dengesi bozulan yüklerin tekrar istiflenmesi gibi objektif haklı sebeplerin olduğu sapmalara¹³²⁶ veya yolculuğun selametle icrasına ve eşyanın menfaatine yönelik¹³²⁷ sapmalara haklı sapma, bunun dışındaki sapmalara haksız sapma denecektir.

Navlun sözleşmesinin tarafları TTK'nın 1243. maddesine aykırı olmayacak şekilde sözleşmeye ve konişmentoya taşıyana rotadan sapma yetkisi tanıyan kayıtlar koyabilir. Ancak bu kayıtlar rotadan istenildiği zaman sapılacağı manasına gelmez¹³²⁸.

Taşıyan denizde can veya eşya kurtarma amacıyla rotadan sapmış ise ise TTK uyarınca sapmadan kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir. Burada kanun koyucu can veya eşya kurtarma amacını, rotadan sapılmasını haklı kılan neden olarak kabul etmiştir. Bunun dışındaki rotadan sapmalarda ise taşıyan sadece haklı sapmadan dolayı sorumlu olmayıp, haksız sapma halinde ise TTK m. 1178 uyarınca sorumludur¹³²⁹. Taşıyan haksız sapmadan doğan sorumluluktan ancak zarar ve haksız sapma arasında illiyet bağı olmadığını ispat ederek kurtulabilir¹³³⁰.

¹³²³ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.115.

¹³²⁴ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.113-114.

¹³²⁵ **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.212.

¹³²⁶ 6102 Sayılı TTK m. 1220'ye göre; "Kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz"

¹³²⁷ **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.522.

¹³²⁸ **Adıgüzel:** *MTO*, s.206; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.123-124.

¹³²⁹ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.128.

¹³³⁰ **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.524.

4.3.2.4.7.3. Muhtemel Sorumsuzluk Halleri

4.3.2.4.7.3.1. Denizin ve Geminin İşletilmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları

TTK m. 1182 / 1 uyarınca, MTO veya multimodal taşımada denizyoluyla alt taşımaları gerçekleştirenler veya adamları öngöremedikleri ve bu nedenle de engel olamadıkları denize özgü olaylardan kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacaktır. TTK; LK m. 4/2-c bendi ile uyumlu bir şekilde bu muhtemel sorumsuzluk halini ele almış taşıyan ve adamlarının öngörmesi ve engellemesi mümkün olmayan sis içinde rotadan çıkması, buz istilas, geminin kayalara bindirmesi, karaya oturması, topuğa vurması gibi deniz yolculuğuna özgü tehlikelere karşı sorumluluğunun olmayacağını düzenlenmiştir¹³³¹. Bu olaylar mücbir sebep niteliğinde olması gerekmeyen olaylar olup¹³³², taşıyanın olayın gerçekleşebileceğini tahmin edememiş olması TTK m.1182'in uygulanması için yeterlidir.

4.3.2.4.7.3.2. Harp Olayları, Karışıklık Ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri veya Karantina Sınırlamaları

Savaş ve savaş benzeri gibi haller, devletin egemenlik hakkı neticesinde başka bir devlete karşı yürüttüğü savaş ve kendi sınırları içerisinde egemenlik hakkına yönelik gerçekleşen iç savaş, istila, düşman hareketleri, ihtilal, ayaklanma, terör eylemleri gibi politik rizikolar olarak ifade edebileceğimiz hallerdir¹³³³. Savaş, iki veya daha fazla devlet arasında bir tarafın diğer tarafa barış koşullarının sona erdiğini açıkça deklare etmesi veya bu yönde hareketlerde bulunması ile ortaya çıkan, günümüzde genellikle silah veya ekonomik bazlı bir güç kullanmanın esas olduğu, tarafların anlaşmasıyla veya bir tarafın diğer tarafın devlet varlığını ortadan kaldırmasıyla sona eren bir durumdur¹³³⁴. Bununla birlikte devletler hukuku anlamında savaş olarak kabul edilmeyen, devletler tarafından tanınmayan, meşru olmaksızın zor kullanarak iktidara gelmiş yönetimlerin veya aralarında barış antlaşması olan iki devletin zaman zaman gerçekleştirdiği silahlı çatışmaları ve henüz silahlı çatışma olmasa da savaşa yönelik fiileri de bu kapsamda değerlendirilmelidir.

¹³³¹ **Akan:** *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, s.83-88; **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.556; **Okay:** *Deniz Ticaret Hukuku II*, s.207.

¹³³² **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.556.

¹³³³ **Veith/Gräfe /Gebert:** *Der Versicherungsprozess- § 8 Transportversicherung (Stefan Hoeft-§ 8 Transportversicherung)*, Knr.233; **Mowbray/Blanchard/Ralph:** *Insurance Its Theory and Practice in the United States* s.141-142; **Öğüz, Şeker, Zehra:** *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*, Beta Basım Yayın, 2001, s.117-118; **Atabek, Reşat:** *Sigorta Hukuku*, Duygu Matbaası, İstanbul, 1950, s.466; **Can:** *Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarına Genel Bir Bakış*, s.22; **Memiş, Tekin:** *Yangın sigortasında Riziko*, Seçkin Yayıncılık, 2008, s.95 vd.

¹³³⁴ **Veith/Gräfe/Gebert:** *Stefan Hoeft-§ 8 Transportversicherung*, Knr.234.

Devletler ve devlet olarak kabul edilmeyen güçler veya halk grupları arasında gerçekleşen silahlı çatışmalar, iç savaş, ihtilal, ayaklanma ve terör olayları olarak nitelendirebileceğimiz savaş benzeri hallerdir. İç savaş, politik saiklerle devlet içerisinde asker ve polis gibi birtakım grupların yönetimi ele geçirmek için devlet otoritesine ya da birbirlerine karşı yürüttüğü şiddet kullanarak ya da kullanma tehdidi ile gerçekleşen çatışmalardır¹³³⁵. Ayaklanma ve ihtilal ise isyana göre başarı şansı daha yüksek olan organize bir insan topluluğunun, anayasaya uygun faaliyet gösteren hükümeti devirmek için harekete geçmesi anlamına gelir¹³³⁶. Kanaatimizce terör olayları da bu kapsamda değerlendirilmeli politik saiklerle halkın huzur ve güveninin bozularak halkta panik ve korku havası yaratılarak eşyalara ve insanlara zarar verilmesi söz konusu olduğundan¹³³⁷ savaş benzeri hal olarak nitelendirilmelidir. Tüm savaş benzeri olan hallerde iç karışıklık anlamına gelen birden çok kişinin güç kullanarak, insanların huzuruna, kamu düzenine, kişilere ve eşyalara zarar vermesi söz konusudur.

Kamu düşmanlarının hareketlerine yağmalama, deniz haydutluğu (korsanlık) veya silahlı soygun örnek verilebilir¹³³⁸.

Yetkili makamların emirleri ise, tasarruflar, başta devlet olmak üzere, kural koyma ve bunları kişilere dayatma yetkisi ve bu kurallara uyulmadığı takdirde yaptırım yetkisi olan siyasi ve hukuki otorite teşkil edebilecek resmi kurumların kanuni yetkileri çerçevesinde meşru olarak gerçekleştirdiği tasarruflardır¹³³⁹. Multimodal taşımalarda bu tasarruflar ilk olarak taşımanın gerçekleştirildiği aracın durdurulması, araçla ilgili belgelerin incelenmesi bu belgelerden taşınan eşya konusunda yeterli bilgi edinilememesi durumunda aracın aranması, şüpheli bir hal söz konusu ise aracın belirli bir noktaya çekilmesi veya taşıma rotasının

¹³³⁵ Uygulamada bir iç savaşın var olup olmadığı, zarar anındaki çatışmanın mahiyetine ve derecesine göre belirlenmektedir. Kavgacıların sayısı, askeri ve sivil kayıpların sayısı, kullanılan silahların niteliği ve miktarı, işgal altındaki bölgenin boyutları, nüfusun bir bütün olarak dahil olma derecesi, çatışmanın süresi ve derecesi, kamu düzeni ve adaletin ne ölçüde bozulduğu, kamu hizmetlerinin ve özel hayatın sekteye uğrama derecesi, çatışma sonucunda nüfus hareketliliğinin olup olmadığı gibi kriterler göz önüne alınarak değerlendirmede bulunulabilir. Bkz. **Höra: MAH VersR/ Bearbeiter § 11**, Knr.235; **Veith/Gräfe/Gebert: Stefan Hoeft-§ 8 Transportversicherung**, Knr.236; **Koller in Prölss/Martin: DTV-Güter Ziff. 2**, Knr. 4.

¹³³⁶ Ayaklanma, “yerleşik otoriteye veya hükümet kısıtlamasına karşı silahlanma veya açık bir direniş eylemi; silahlı bir ayaklanma ve isyan; yeni başlayan veya sınırlı bir isyan.”; isyan, “ülkenin yöneticisine veya hükümetine örgütlenmiş silahlı direniş, ayaklanma, başkaldırı; herhangi bir otoriteye veya kontrol gücüne açık ve kararlı bir şekilde meydan okuma veya direnme.” ve ihtilal ise, “herhangi bir ülke veya eyaletteki yerleşik hükümetin daha önce ona tabi olanlar tarafından tamamen devrilmesi; yeni bir yönetici veya hükümet biçiminin zorla değiştirilmesi” ihtilal ise büyük ölçüde başarılı olmuş “isyan” hareketleri şeklinde tanımlandığından ayaklanmada isyana nazaran daha az organize olunduğu ve halkın yerleşik otoriteye karşı başkaldırması şeklinde ifade edilebilir. Bkz., **Veith/Gräfe/Gebert: Stefan Hoeft-§ 8 Transportversicherung**, Knr.236.

¹³³⁷ **Memiş: Yangın Sigortasında Riziko**, s.113.

¹³³⁸ **Ülgener: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s.78.

¹³³⁹ **Höra: MAH VersR/ Bearbeiter § 11**, Knr.235; **Veith/Gräfe/Gebert: Stefan Hoeft-§ 8 Transportversicherung**, Knr.238.

değiştirilmesini kapsar¹³⁴⁰. İkincil olarak taşıma aracının savaş durumunda düşman ilan edilen bir ülkeye ait olması, taşıma aracındaki belgelerin tarafsızlığa hâlel getirecek şekilde eksik veya sahte olması, diğer düşman araçlarına yardım etmesi, tarafsız üçüncü kişilere ait olmayan doğrudan veya dolaylı olarak savaşta kullanılmaya yarayacak eşyalar veya ticareti yasaklanmış eşyaları taşıması durumunda taşıma aracına ve eşyalara geçici veya daimi olarak el konulur¹³⁴¹.

Karantina, sağlık otoriteleri tarafından eşyadan veya gemiden kaynaklanan sebeplerle gemide bulunan insanları ya da hayvanları etkileyebilecek bir bulaşıcı hastalığın söz konusu olması durumunda karar verilen bir izolasyon sürecidir. Karantina sınırlamaları, bulaşıcı hastalıklara karşı gemi veya eşya ya da her ikisi için birden alınan çeşitli tedbirlerdir.

4.3.2.4.7.3.3. Mahkemelerin El Koyma Kararları

Mahkemelerin el koyma kararları yetkili makamların emirlerinden farklı özel hukuk uyuşmazlıkları nedeniyle bir mahkemenin vermiş olduğu kararlar anlamına gelmekte, gemiye ihtiyati haciz konulması, gemiye haciz konulması veya gemiye ihtiyati tedbir yolu ile el konulması gibi kararları kapsamaktadır¹³⁴².

4.3.2.4.7.3.4. Grev, Lokavt veya Diğer Çalışma Engelleri

İlk anayasal dayanağı 1961 Anayasası olan bu dönemde 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanununda düzenlenen, akabinde 1982 Anayasasında yine yer verilen 2821 sayılı Sendikalar Kanunu ile 2822 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunun'da düzenlenen daha sonra 7 Kasım 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu uyarınca tanımı yapılan grev; işçilerin, topluca çalışmamak suretiyle işyerinde faaliyeti durdurmak veya işin niteliğine göre önemli ölçüde aksatmak amacıyla, aralarında anlaşarak veya bir kuruluşun aynı amaçla toplu şekilde çalışmamaları için verdiği karara uyarak işi bırakmalarına denir¹³⁴³. Grev iş sözleşmesinin yapılması sırasında uyuşmazlık çıkması halinde, işçilerin ekonomik ve sosyal durumları ile çalışma şartlarını korumak veya geliştirmek amacıyla, kanun hükümlerine uygun olarak işçilerin hak ve statülerinin iyileştirilmesi veya korunmasını

¹³⁴⁰ Koller in Prölss/Martin: DTV-VHV Ziff. 6, Knr 1.

¹³⁴¹ El koyma, kamu veya özel çıkarları güvence altına almak amacıyla bir nesnenin devlet veya organları tarafından bir devletin veya organlarının emrinde zorunlu olarak güvence altına alınmasıdır. Bkz. Veith/Gräfe/Gebert: Stefan Hoeft-§ 8 Transportversicherung, Knr.238; Höra: MAH VersR/ Bearbeiter § 11, Knr 235; Şeker: Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, s.129-134.

¹³⁴² Sözer: Deniz Ticaret Hukuku-I, s.558; Ülgener: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s.123.

¹³⁴³ Mollamahmutoğlu, H., Astarlı, M. ve Baysal, U: İş Hukuku (Genel Kavramlar – Bireysel İş İlişkileri), Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 2014, s.773. Grev ve lokavt ile ilgili daha kapsamlı bilgi için bkz. Çelik, N., Caniklioğlu, N. ve Canbolat, T.: İş Hukuku Dersleri, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2017.

amaçlayan, sosyal saik güden kanuni grev şeklinde gerçekleştirilebileceği gibi, kanuni grev için aranan şartlar gerçekleşmeden yapılan, hükümeti, meclisi veya diğer kamu tüzel kişilerini bir karar almaya ve bir kararı almaktan kaçınmaya zorlayan, politik saikler güden kanun dışı grev şeklinde de gerçekleştirilebilir. Taşıyanın grev nedeniyle sorumluluğuna gidilebilmesi grevin yürütülen faaliyete önemli ölçüde engel olması yeterli olup, grevin meydana gelen zarara doğrudan sebep olması gerekir¹³⁴⁴.

1982 Anayasasında yer alan, 2821 sayılı Sendikalar Kanunu ile 2822 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanununda düzenlenen, daha sonra 7 Kasım 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu uyarınca tanımı yapılan lokavt; işyerinde faaliyetin tamamen durmasına neden olacak tarzda, işveren veya işveren vekili tarafından kendi kararıyla veya bir kuruluşun verdiği karara uyarak, işçilerin topluca işten uzaklaştırılmasına denir. Lokavt, toplu iş sözleşmesinin yapılması sırasında uyuşmazlık çıkması ve işçi sendikası tarafından grev kararı alınması halinde bu kanun hükümlerine uygun olarak kanuni lokat şeklinde yapılabileceği gibi, kanuni lokavt için aranan şartlar gerçekleşmeden de kanun dışı lokavt şeklinde yapılabilir.

Diğer çalışma engellerine ise, gemi adamlarının hastalanmaları nedeniyle çalışamamaları, günümüzde oldukça yaygın olan Covid-19' a yakalanarak işi bırakmaları ya da savaş riski sebebiyle söz konusu sefere çıkmayı reddetmeleri halleri örnek olarak gösterilebilir¹³⁴⁵.

4.3.2.4.7.3.5. Yükletenin, Taşıtanın veya Eşyanın Malikinin veya Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri

TTK m.1182/1-e eşyanın cinsinin, özelliğinin, niteliğinin ve değerinin yanlış olarak bildirilmesi hususlarını içermektedir¹³⁴⁶. TTK m.1186/5 uyarınca, taşıyan yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirdiği her durumda, zarar ile bu beyan arasında illiyet bağı olup olmadığı önem arz etmeksizin, eşyaya ilişkin zıya ve hasar sebebiyle sorumlu olmayacaktır¹³⁴⁷. Taşıyan bu sorumsuzlu halinde yalnızca eşya ilgilisi eşyanın cins veya değerini kasten yanlış beyan ederse yararlanabilmektedir¹³⁴⁸. Eşya hakkında taşıyan temiz

¹³⁴⁴ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.128.

¹³⁴⁵ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.129; **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.558.

¹³⁴⁶ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.131.

¹³⁴⁷ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.128.

¹³⁴⁸ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.156.

konişmento¹³⁴⁹ düzenlemiş ise sorumluluktan ancak gizli kusur olması halinde kurtulabilecektir¹³⁵⁰.

4.3.2.4.7.3.6. Hacim veya Tartı İtibariyle Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği

Multimodal taşımalarda eşyaların konteynerler içinde taşınması bu sebeple zararın nerede gerçekleştiğinin saptanması oldukça güçlük arz etmekle birlikte bu husustan ayrı olarak taşınan eşyaların yapısı gereği belirli bir süreç içerisinde kendiliğinden zarara uğraması da mümkündür. Bu zararlar eşyanın doğal yapısından, eşyanın ağırlık ve hacim kaybedebilen bir eşya olmasından kaynaklanabilir.

Eşyanın içten bozulabilen bir eşya olması hasebiyle küflenmesinden¹³⁵¹, sıvı nitelikteki eşyaların dışardan kırılma, sarsılma gibi bir müdahale olmadan olağan bir şekilde sızıntı yapmasından, yırtılmaya, kırılmaya niteliği gereği müsait olan eşyaların taşıyana atfedilemeyecek bir nedenden dolayı kırılmasından veya yırtılmasından eşyanın ısınmaya müsait bir eşya olması durumunda eşyaların dıştan gelen etkilerle birlikte ısınmasından kaynaklı zararlar bu bent kapsamında değerlendirilebilir.

Eşyanın hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilmesi fire anlamına gelmektedir. Örneğin uçucu bir niteliğe sahip eşyanın uçuşması, eşyada meydana gelen hacim azalmaları, tankerle taşınan eşyalarda yakıtın tankere yapışması ve bir kısmının bu sebeple elde edilememesi gibi durumlar söz konusu olabilir. Bazı eşyalar için ne kadar ağırlık kaybedebileceği önceden belirlenebilmekte birlikte bazıları açısından da bu mümkün olmamaktadır. Dökme tahılın yükleme ve boşaltma safhasına eksilmesi ve torbalı yüklerde torbanın yırtılması neticesinde oluşan eksilmeler de fire kapsamındadır¹³⁵².

Eşyada görünmeyen ve muayene ile tespit edilemeyen gizli ayıplar ve bu ayıplardan kaynaklanan zararlar da bu bent kapsamında ele alınacaktır. Bununla birlikte, eşya gemiye alınmadan önce kontrol edilmesi gerekli iken, taşıyan bu yükümlülüğü ifa etmezse, bu bent kapsamında kusursuz olduğunu ileri süremez¹³⁵³.

¹³⁴⁹ Temiz konişmento, yükün cinsi, ölçüsü, sayı ve tartısı, markaları ve dış görünüşünden belli olan hal ve vaziyeti hakkında herhangi bir ihtirazi kayıt içermeyen konişmentodur. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Demirkıran:** *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.37-41.

¹³⁵⁰ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.131-134.

¹³⁵¹ **Schneider:** *Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs*, s.83.

¹³⁵² **Franko:** “*Yargıtay İçtihadları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi*”, s.202; **Şamlı:** *Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.31.

¹³⁵³ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.138-139.

4.3.2.4.7.3.7. Ambalajın Yetersizliği

Eşyanın özelliğine uygun bir şekilde ambalajlanması gerekirken eşyanın yetersiz bir ambalaj içerisinde teslim edilmiş olması veya tamamen açıkta teslim edilmiş olması durumunda meydana gelen zararlar bu bent kapsamındadır¹³⁵⁴.

Multimodal taşımada bu sorumsuzluk halinden bahsedilmek için denizyolu taşıma ayağının ilk taşıma ayağı olması gerekmektedir. Zira eşya hakkında bir taşıma belgesi düzenlendiği hallerde, eşyanın ambalajsız yüklenmesi veya ambalajlamanın yetersiz olması gibi sebeplerle zararın meydana geleceği aşikâr ise, taşıyanın bu hususu ilgili taşıma belgesine yazması beklenir. Bu durumda MTO gözle görülebilecek eksiklik veya yetersizliklerden dolayı meydana gelen zararlar bakımından sorumlu tutulamayacağını ileri süremeyecektir¹³⁵⁵.

4.3.2.4.7.3.8. İşaretlerin Yetersizliği

Gemiye yüklenen eşyaların birbirinden ayırt edilmelerinin sağlanması için üzerlerine yolculuk sırasında maruz kalınacak etkenlere karşı dayanıklı olması gereken işaretler konulmaktadır¹³⁵⁶. Bu tür işaretlerin yetersiz olmasından dolayı meydana gelen zararlar bent kapsamındadır.

4.3.2.4.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

TTK m. 1186 taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesinde ETTK m.1112¹³⁵⁷ ve 1113¹³⁵⁸,te olduğu gibi zıya ve hasar ayrımı yapmamış, taşıyanın sorumluluğunun kaynağı ne olursa olsun eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan dolayı meydana gelen zararların eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanacağını belirtmiştir¹³⁵⁹. Kanaatimizce maddenin lafzi yorumu yapılarak burada taşıyanın ödemesi gereken tazminatın eşyanın değerine göre hesaplanacağı sonucu çıkarılmamalıdır. Doktrinde aksi görüşlerin varlığına rağmen¹³⁶⁰

¹³⁵⁴ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.132.

¹³⁵⁵ **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku -1*, s.560

¹³⁵⁶ **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.133; **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.560; **Akan:** *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, s.98.

¹³⁵⁷ Madde 1112 – Yükün tamamen veya kısmen zıya yüzünden 1061 ve 1062’nci maddeler gereğince tazminat verilmesi lazımgelirse, taşıyan malların adi piyasa değerini veya aynı cins ve mahiyetteki malların varma yerinde boşaltmanın başladığı tarihte, eğer gemi bu yerde boşaltılmazsa oraya muvasalatında haiz olduğu değeri öder; bundan zıya sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve sair masraflarla navlun indirilir.

¹³⁵⁸ Madde 1113 – Yükün hasarı yüzünden 1061 ve 1062’nci maddeler gereğince tazminat verilmesi lazım gelirse, taşıyan malların hasarlı haldeki satış değeri ile piyasa değeri veya malların varma yerinde boşaltılmanın başladığı tarihte hasarsız olarak haiz olacakları değer arasındaki farkı öder, hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar bundan indirilir.

¹³⁵⁹ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.141,145.

¹³⁶⁰ **Sözer:** *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.496; **Karan:** *Law on International Carriage of Goods*, s.88-89; **Seven:** *Yüke Özen*, s.184.

eşyanın hasara uğramasından kaynaklanan kar kaybı gibi dolaylı zararlar da hesaplama da dahil edilmelidir¹³⁶¹.

Eşyanın değeri TTK m. 1186/2 uyarınca eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine belirlenecektir¹³⁶². Burada E-TTK'dan farklı olarak eşyanın tamamen boşaltıldığı tarih esas alınmaktadır¹³⁶³. Eşyanın taşındığı geminin batması veya eşyanın zayi olması durumlarında ise geminin yolculuğu normal olarak tamamlamış olsaydı, varma limanında eşyayı boşaltmayı tamamlayacağı tarih esas alınmalıdır¹³⁶⁴. Geminin eşyayı herhangi bir sebeple, varma limanına erişmeden önce boşaltması durumunda da geminin varma limanına varmış olduğu ya da varmış olacağı an esas alınmalıdır¹³⁶⁵.

TTK m. 1186/2 uyarınca eşyanın değeri öncelikle olarak E-TTK'da düzenlenmeyen borsa fiyatına göre, eşyanın borsa fiyatı yoksa diğer bir deyişle eşya borsada işlem gören bir eşya değilse, cari piyasa fiyatına göre belirlenecek, her ikisinin de yokluğu halindeyse eşyanın değeri aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre tespit edilecektir¹³⁶⁶. TTK eşyanın değerinin belirlenmesinde birbirini tamamlayıcı esnek bir kural öngörmüştür¹³⁶⁷.

Piyasa fiyatı ticari açıdan aynı kalite ve çeşitte düzenli olarak satımı yapılan eşyanın değeri olarak ifade edilebilir. Bu sebeple, fatura değeri piyasa fiyatının belirlenmesinde önemli bir ölçüdür¹³⁶⁸. Aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değeri, eşyanın objektif olarak herkes için kabul gören değeri olup, bu değer münferit eşyalar, sanat eserleri, antikalar ve kişisel eşyalar gibi sadece bir alıcısı olan özel olarak yapılmış eşyalar için kullanılır¹³⁶⁹.

Gecikmeden doğan sorumlulukta eşyanın geç teslim edilmesi ile illiyet bağı içerisinde olan eşyanın değerinin düşmesi, gümrük vergilerinin artması, cezai şart ödenmesi, yaşanan kar kaybı ya da üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle tazminat ödenmesi gibi tüm zarar kalemleri taşıyanın sorumluluğu kapsamındadır.

TTK denizyolu ve içsuyolu ile taşımalarda taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma yoluna gitmiş, bunu yaparken de LK'nın 4. maddesi ile HK'nın 6. maddesine uygun olarak taşıyanın zıya ve hasardan doğan sorumluluğunu eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her

¹³⁶¹ **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.142-143.

¹³⁶² **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.145.

¹³⁶³ **Sözer**: *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.496-497; **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.145.

¹³⁶⁴ **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.145.

¹³⁶⁵ **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.146.

¹³⁶⁶ **Schmidt, Herber**: *MüKoHGB/Herber HGB § 452a*, Knr.50; **Kaner**: *Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmeleri*, s.8; **Sözer**: *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 497-498; **Çağa/Kender**: *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.163.

¹³⁶⁷ **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn**: *EBJS/Reuschle HGB § 452*, Knr. 45; **Yazıcıoğlu**: *Deniz Ticareti Hukuku*, 402-403; **Tekin**: *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.94.

¹³⁶⁸ **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.146.

¹³⁶⁹ **Şamlı**: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.146; **Sözer**: *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.498.

türlü zıya veya hasar nedeniyle, herhalde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 ÖÇH veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki (2) ÖÇH ile sınırlandırmıştır¹³⁷⁰. TTK m. 1186/1 uyarınca eşyanın cinsi ve değeri, yüklemenden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış ise yukarıda belirttiğimiz üst sınır uygulanmayacaktır. Bu durumda taşıma senedine yazılan değer geçerli olacaktır.

Burada bahsetmemiz gereken diğer bir husus ise koli ve ünite kavramlarıdır. Sandık, çuval ve fiçı gibi sayılabilecek eşyanın özelliğine göre belirli ölçüde korunmasını sağlayan fiziki unsurlara koli denir¹³⁷¹. Tahıl, hububat gibi dökme yükler kamyon, otomobil gibi tek parça taşınan eşyalar söz konusu olduğunda koliden bahsedilemeyeceğinden ünite kavramı karşımıza çıkmaktadır¹³⁷². Ünite eşyanın muhafaza altına alınmamış şekilde taşınması anlamına gelmektedir. TTK'da üniteden ne anlaşılması gerektiği konusu aydınlatılmamış olsa da HK bu konuda yol gösterici niteliktedir. HK üniteyi, shipping unit (yükleme birimi) ifadesiyle eşyanın cinsine göre mutad olarak kullanılan ölçü şeklinde ifade etmiştir¹³⁷³. Buna göre her bağımsız bölüm eşyada bir ünite olarak kabul edilecektir¹³⁷⁴. Multimodal taşımada oldukça önem arz eden konteynerin TTK'da koli veya ünite olarak değerlendirilip değerlendirilmediği, değerlendirildiyse hangi hallerde bunun kabul edileceği MTO'nun sorumluluğu için önemlidir. TTK m. 1186/3 uyarınca, eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi halde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Ayrıca bizzat taşıma gereci zıyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır.

TTK gecikme hali için farklı bir sorumluluk sınırı öngörmüş, navlun sözleşmesinde kararlaştırılan toplam navlun miktarını geçmemek şartıyla eşyanın geç teslimi halinde doğan sorumluluğu gecikmeye maruz kalmış eşya için hesaplanan navlunun iki buçuk katıyla sınırlandırmıştır. Bu durumda eğer multimodal taşıma birden fazla partiden oluşan eşyayı kapsıyorsa, ancak bunlardan yalnızca biri ya da birkaçı bakımından geç teslim zarara yol

¹³⁷⁰ Schmidt, Herber: *MüKoHGB/Herber HGB § 452a*, Knr.51; Schmidt, Herber: *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr. 75; Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn: *EBJS/Reuschle HGB § 452*, Knr.44.

¹³⁷¹ Samlı: *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.158; Sözer: *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.500-501.

¹³⁷² Adıgüzel: *MTO*, s.216.

¹³⁷³ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.157; Sözer: *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.501.

¹³⁷⁴ Adıgüzel: *MTO*, s.216.

açmış ise, sadece ilgili parti için üst sınır ödenecek navlunun iki buçuk katı olacak, bu şekilde dahi belirlenen tutar ödenecek toplam navlunu aşamayacaktır¹³⁷⁵.

4.3.2.4.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

4.3.2.4.9.1. Zararın Kasten Pervasızca Hareketten Doğması

CMR m. 29 VK 25. madde örnek alınarak oluşturulduğu halde daha sonra bu madde metni Varşova/ Lahey Metni ile değiştirilmiş Varşova/ Lahey Metni 14. maddede uluslararası havayolu taşımalarında, sınırsız sorumluluk sebebi olan kast dışındaki ikinci ağır kusur türü, taşıyıcının zarar doğması ihtimalini bilerek yaptığı dikkatsizce davranış şeklinde tanımlanmıştır¹³⁷⁶. Bu şekilde uluslararası taşıma hukukuna giren pervasızca davranış, daha sonradan CIM m. 44/1, VK m. 25, HK m. 8, gibi konvansiyonlarda da aynen benimsenmiştir.

İngiliz hukukunda bu kavram willfull misconduct olarak ifade edilmiştir. Bu bakımdan pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket etmek daha önce bahsettiğimiz kasta eşdeğer kusurun deniz hukukunda görünümü olarak nitelendirilebilir¹³⁷⁷. Kanaatimizce wilful misconduct kavramını kusurun kast dışındaki türü olan ihmal şeklinde değerlendirmemiz kasta eşdeğer kusur kavramına ters düştüğünden pervasızca hareket olarak nitelendirdiğimiz wilfull misconduct kavramını ihmal ile kast arasında yer alan kastın sonuçlarının uygulandığı yeni bir kusur türü olarak kabul etmeliyiz¹³⁷⁸. Hangi eylemlerin pervasızca hareket yarattığı doktrinde tartışma konusu olmuş, bir kimsenin, yanlış olup olmadığını umursamadan veya yanlış olduğunu bilmesine rağmen bu durumu önemsemeden, bilerek gerçekleştirdiği eylemler, kendisinden beklenecek asgari özeni ve dikkati gösterse yapmayacağı davranışlar “pervasızca hareket” sayılmıştır. Türk doktrininde ise, pervasızca hareketin, zarar olasılığını göze alarak hiçe sayan bir davranış niteliğinde olması gerektiği belirtilmiştir¹³⁷⁹.

Kanun koyucu pervasızca hareketin çeşitli görünümelerini TTK’da düzenlemiştir. TTK m.1151/ uyarınca eşyanın ambarda taşınmasına dair açık bir anlaşma varsa veya eşyanın

¹³⁷⁵ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.154-155.

¹³⁷⁶ **Damar, Duygu:** *Milletlerarası Taşıma Hukukunda Wilful Miconduct –Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi*, MHB, Y. 24, ss.379-393, s.384.

¹³⁷⁷ Nitekim Alman Hukuku TRG’den sonra, 1955 tarihli VK’nın 25. maddesini esas almış ve CMR m.29’un uygulanması bakımından bu kavramı artık ağır ihmal kavramı ile karşılamamıştır. Zararın mümkün olduğunu bilerek ve pervasızca bir davranışla meydana geldiğinde, bunu kasta eşdeğer kusur kabul etmiştir.

¹³⁷⁸ Aksi yönde bkz. **Sözer:** *Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.233

¹³⁷⁹ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.170-173; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu* s.170; **Damar:** *Milletlerarası Taşıma Hukukunda Wilful Miconduct –Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi*, s.385; **Damar, Duygu:** *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer, Hamburg, 2011, s.49 vd.; **Özdemir, Atalay:** *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*, Sanem Matbaacılık, Ankara, 1992,s.109; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.175-176.

güvertede taşınması caiz değilse, taşıyan eşyayı güvertede taşıdığı takdirde meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğunu sınırlandıramaz¹³⁸⁰.

Multimodal taşımalarda pervasızca davranıştan bahsedilmek için MTO ve taşımanın yerine getirilmesinde kullandığı adamlarının, fiili taşıyanın veya bunun adamlarının makul bir kişiden beklenmeyecek şekilde dikkatsizliğin, ihtiyatsızlığın ötesinde cüretkarane bir şekilde ortaya çıkması kuvvetle muhtemel bir zarara sebebiyet verebilecek fiili hareketsiz kalarak veya bizzat aktif olarak¹³⁸¹, zarara sebebiyet vereceği bilinci içerisinde gerçekleştirmelidir. Bir davranışın pervasızca hareket kapsamında değerlendirilebilmesi için her somut olayın kendi özellikleri dikkate alınmalı, bir önceki cümlede saydığımız unsurlar gerçekleştirilen multimodal taşımanın koşullarında değerlendirilmelidir. MTO kendisinin adamlarının, fiili taşıyanın veya adamlarının kasten pervasızca hareketinin varlığı halinde sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacaktır.

4.3.2.4.9.2. Eşyanın Cins Ve Değerinin Yüklemeden Önce Yükleten Tarafından Bildirilmesi Ve Denizde Taşıma Senedinde Yer Alması

Bu halin uygulanabilmesi için eşyanın cinsinin ve değerinin bildirilmesi gerekmektedir. Eşyanın cins ve değerinin yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmesi ve denizde taşıma senedinde yer alması durumunda TTK m.1186/1'de düzenlenen üst sınır uygulanamayacaktır¹³⁸². Bu durumda eşyanın değeri m.1186/1'de öngörülen sorumluluk üst sınırından daha düşük olsa da taşıyan bu değerle sorumlu olacaktır¹³⁸³.

4.3.2.4.9.3. Sözleşme Taraflarının Daha Yüksek Bir Bedel Ödenmesi Konusunda Anlaşmaları

TTK m.1243 uyarınca taşıyanın sorumluluğunun üst sınırını daha düşük bir meblağ olarak belirleyen anlaşmalar geçersizdir. Bununla birlikte TTK m.1243/4 ve m.1186/8 uyarınca taşıma sözleşmesinin tarafları taşıyanın sorumlu olacağı üst sınırı yükselten anlaşmalar yapabilecektir. Buradan hareketle multimodal taşıma sözleşmesinde tarafların öngörülen sorumluluk sınırlarından daha yüksek bir bedel için multimodal taşıma sözleşmesi akdedilirken veya sonrasında anlaşmalarının mümkün olduğunu söyleyebiliriz.

¹³⁸⁰ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.174.

¹³⁸¹ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.203; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.177-178.

¹³⁸² **Çağa/Kender:** *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s.173; **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.153.

¹³⁸³ **Şamlı:** *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.153-154.

4.3.3. Zarar Yerinin Belirlenemediği Hallerde Sorumluluk

4.3.3.1. Genel Olarak

Bilinmeyen zarar yerinden doğan sorumluluk genellikle eşyaların genellikle konteynerlerle taşınması durumunda konteyner içerisindeki eşyanın zarar görmesi sonucu ortaya çıkmaktadır¹³⁸⁴. Zira bu gibi durumlarda zarar yerinin belirlenmesi genellikle mümkün değildir¹³⁸⁵. Örneğin eşya deniz taşımasında ıslanmıştır ve bir hafta sonra kamyonu yüklendiğinde eşya küflenmiştir. Zarara sebebiyet veren olgunun deniz taşımasında gerçekleştiği tespit edilemediği durumda belirlenemeyen zarar mevcuttur.

Zarar yerinin belirlenemediği hallerde, multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları genellikle sözleşmeye sorumluluk sınırının normalden daha düşük olduğunu belirten bir hüküm koyarlar¹³⁸⁶. Bununla birlikte, bir devletin multimodal taşımaya ilişkin hükümleri varsa, bu hükümler elbette bu sözleşme hükümlerini devre dışı bırakabilir. Günümüzde çoğu devletin multimodal taşımayla ilgili özel düzenlemesi olmadığından¹³⁸⁷, yeri belirlenmeyen zararın sözleşme özgürlüğü kapsamında çözülmesi taraflara bu konuda belirli bir hukuk sisteminden veya düzenlemesinden yararlanma özgürlüğü verilmesine yönelik görüşler ortaya çıkmasına sebep olmuştur¹³⁸⁸.

TTK zarar yerinin belirlenemediği hallerde MTO'nun sorumluluğunu tek tip sorumluluk sisteminin esas alındığı HGB hükümlerine benzer bir şekilde ele almıştır¹³⁸⁹.

TTK m. 903/2 uyarınca zarar yerinin belirlenememesi veya bilinen zarar yerinin multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarınca ispat edilememesi durumunda TTK'nın 850-893.maddeleri uygulanacaktır. Bu hükümler aynı zamandan bilinen zarar yerinin karayolundaki taşıma ayağına ait olması durumunda uygulanan hükümlerdir¹³⁹⁰.

4.3.3.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

TTK m.875/1 uyarınca taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar olan sürede eşyaya ilişkin zıya, hasar ve gecikmeden sorumludur. Taşıyanın

¹³⁸⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.60.

¹³⁸⁵ **Häublein, Hoffmann-Theinert:** *BeckOK HGB/Spieker/Schönfleisch*, Knr.10; **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr.43.

¹³⁸⁶ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.381.

¹³⁸⁷ **Black:** *"Claiming Damages in Multimodal Transport: A Need for Harmonization"*, s.711.

¹³⁸⁸ **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.387.

¹³⁸⁹ **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, Vorwort; **Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 452*, Knr. 9.

¹³⁹⁰ MTO karayolu ile taşımaayağında zararın meydana gelmesi durumunda sorumluluğun kapsamı, sorumluluktan kurtulduğu haller, sınırı ve bu sınırdan yararlanma hakkının kaybı bakımından multimodal taşımanın kara taşıma ayağına uygulanacak hükümler uyarınca sorumlu olacaktır. Bkz. **Herber Schmidt, Herber:** *MüKoHGB/Herber HGB § 425*, Knr. 42; **Koller in Prölss/Martin:** Knr.14.

sorumluluğu, eşyayı zilyedliğinde bulundurduğu dönem olarak ifade edeceğimiz, eşyaları gönderenden tesellümü ile başlamakta, gönderilene teslimine kadar devam etmektedir¹³⁹¹.

TTK m.875/2'ye göre; gönderen ya da gönderilenin bir davranışı ya da eşyaya ait bir ayıp zarara sebep olduğunda ortaya çıkan tazminat borcu ve kapsamında, belirleyeci etkenlerin zarara katkı oranları dikkate alınır. Eğer bu madde kapsamındaki hususlar gerçekleşirse, taşıyıcı sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilmektedir.

Taşıyıcı en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden doğan zıya, hasar ve gecikmeden TTK m.876 uyarınca sorumlu olmayacaktır. TTK, m.18/2 'deki tacirlerin ticari faaliyetlerinin tümünde basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi gerektiğine yönelik düzenlemeden farklı olarak özel hüküm mahiyetindeki 876. maddede taşıyıcının göstermesi gereken en yüksek özen şeklinde yeni bir kavram ihdas etmiştir. En yüksek özen taşıyıcının mesleğinin gerektirdiği azami ihtiyat olarak nitelendirilebilir¹³⁹². Taşıyıcı bu özeni göstermezse meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır.

TTK m.878 uyarınca taşıyıcı, zıya, hasar veya gecikmenin, TTK m. 878/1'de belirtilen durumlardan birinden kaynakladığını ispat edebiliyorsa sorumluluktan kurtulacaktır. TTK m.875/2 ve m.876'da taşıyıcı hem bu durumları hem de aradaki illiyet bağıını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilirken, TTK m.878'de sayılan hallerden birinden zararın meydana geldiğini ispatlaması sorumluluktan kurtulmak için yeterli olacaktır¹³⁹³.

Yukarıda zikrettiğimiz hükümler ileride ayrıntılı olarak değineceğimiz CMR m.17'nin TTK'da görünümüdür¹³⁹⁴. Dolayısıyla CMR'de öngörülen sorumluluğun hukuku niteliği TTK bakımından da geçerli olmalıdır¹³⁹⁵. Buradan hareketle taşıyıcının sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğunu söyleyebiliriz. Ancak bu kusursuz sorumluluk taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen önlemesine olanak bulunmayan durumun gerçekleştiğini veya TTK m.878/1'deki özel hallerin gerçekleştiğini veya TTK m.875/2'deki zararın gönderen ve gönderilen hatası veya ihmali veyahutta talimatlarından ya da eşyaya ilişkin gizli ayıptan gerçekleştiğini ispatlaması durumunda yumuşamakta ve taşıyıcı sorumluluktan

¹³⁹¹ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.30; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.74-75.

¹³⁹² **Koller in Prölss/Martin:** Knr.5.

¹³⁹³ **Kaya:** *Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları I*, s.325.

¹³⁹⁴ TTK Tasarısında, taşıyıcının sorumluluğu HGB ve CMR hükümlerine göre düzenlenmiştir. Bkz. **Adıgüzel Burak:** *Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcının Sorumluluğu Üzerine Hükümler*, Legal Mali Hukuk Dergisi, Y.3, S.32, Ağustos 2007, s.1876.

¹³⁹⁵ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.69.

kurtulmaktadır¹³⁹⁶. O halde TTK'daki sorumluluğun CMR m. 17/2'de olduğu gibi yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olduğunu söyleyebiliriz¹³⁹⁷.

Bununla birlikte bu sorumluluğun kusur sorumluluğu olduğuna ilişkin görüşler mevcuttur¹³⁹⁸. Bu görüşü benimseyenler sorumluluğun özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğunu, ancak kusur ilke olarak var kabul edildiğinden taşıyıcının bunun aksini ispat etmesi gerektiğini ileri sürmüşlerdir¹³⁹⁹. Esasında bu görüşü savunanlar CMR'deki sorumluluğun kusur sorumluluğu olduğunu bu sebeple CMR'yi esas alan TTK'da aynı durumun benimsendiğini belirtmişlerdir. Ancak CMR bölümünde değineceğimiz üzere CMR'deki sorumluluğun hukuki niteliği de yumuşatılmış kusursuz sorumluluktur.

Yargıtay'da bazı kararlarında bu sorumluluğun kusur sorumluluğu olduğuna hükmetmiştir¹⁴⁰⁰. Bazı kararlarında ise kusursuz sorumluluk imasında bulunmuştur¹⁴⁰¹.

¹³⁹⁶ **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.100-101; **İmrak:** Karayolu Taşımacılığında CMR'ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu, s.31.

¹³⁹⁷ **Arkan:** Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.44; **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.97; **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.495; **İmrak:** Karayolu Taşımacılığında CMR'ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu, s.29; **Erdil:** CMR Konvansiyonu, s.147-148.

¹³⁹⁸ **Aydın:** CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, s.33; **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.27.

¹³⁹⁹ **Özdemir:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.126-127; : Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, s.87.

¹⁴⁰⁰ ...Mahkemece de, uyumsuzluğun bu niteliği gözetilerek bilirkişi incelemesi yaptırılması cihetine gidilmiş ve üç ayrı kuruldan raporlar alınmıştır. Mahkemece alınan ve hükme dayanak yapılan son raporda hasarın nedeninin ispatlanamadığı yolunda görüş bildirilmiş ve buna göre davanın reddine karar verilmiştir. Taşıyıcı eşyanın, kendisine teslim edildiği tarihten varma yerinde alıcıya teslimine kadarki dönemde uğrayacağı zararlardan sorumlu olup, taşıyıcının bu sorumluluğu ispat külfeti ters çevrilmiş bir kusur sorumluluğudur. Davalı taşıyıcı... 17. maddesi uyarınca hasarın kendisinin sebep olmadığı bir nedenden meydana geldiğini kanıtlaması halinde sorumluluktan kurtulabilir. Bu itibarla, mahkemece, kanıt yükünün davalı taşıyıcıda olduğu nazara alınarak aralarında taşıma hususunda uzmanlığı bulunan makine mühendisleri bilirkişilerin yer aldığı bir bilirkişi kurulundan hasarın nedeni ve şayet hasar, ambalaj ve yükleme kusurundan kaynaklanmışsa taşıyıcının bu noktada bir müterafik kusurunun bulunup bulunmadığı tespit ettirilip buna göre hüküm kurulmak gerekirken anılan ilkeler göz önünde bulundurulmaksızın yazılı şekilde hüküm tesisi bozmayı gerektirmiştir...'' Bkz. Yarg. 11.HD., E: 2012/10545 K: 2013/9088 K.T.: 06.05.2013, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2012-10545-k-2013-9088-t-06-05-2013/3700367/>, (E.T. 22.08.2020); ...Taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili temel kural, CMR'nin 17. maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde hükmü uyarınca, taşıyıcı malları teslim aldığı andan, malların teslim edileceği zamana kadar malların tamamen veya kısmen kaybolmasından ve hasara uğramasından ve ayrıca gecikmeden sorumludur. İspat külfeti bakımından öncelikle gönderen veya gönderilenin taşıma konusu eşyanın taşıyıcıya tam ve her türlü ayardan ari olarak teslim olunmasına rağmen, bu eşyanın gideceği yere aynı şekil ve vasıfta varmadığını ispat etmesi halinde hasarın taşıyıcının kusur ve hatasından ileri geldiğinin ispat edilmesine gerek yoktur. Taşıyıcının sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olmakla birlikte, genel kurallara aykırı olarak, ispat yükü tersine çevrilmiştir. Hasardan kaynaklı zarar nedeniyle sorumlu olmadığını savunan taşıyan, bu hasar sebebiyle kendisine atfi kabil bir kusurun bulunmadığını ispat etmelidir....Bkz. Yarg. 11. H.D., E:2015/817 K: 2015/2126, K.T.: 25.02.2015, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2015-817-k-2015-2126-t-18-02-2015/2275793/>, (E.T: 01.09.2020); ...Mahkemece, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna dayanılarak, CMR Konvansiyonu'nun 17/2. maddesi uyarınca hasarın taşıyıcının önlenmesine (sonuçlarından kaçınmasına) olanak bulunmayan bir sebepten ileri gelmesi halinde, taşıyıcının hasardan sorumlu tutulamayacağı, dava konusu trafik kazasının davalıya ait aracın kendi şeridinde ilerlerken başka bir aracın dorsesinin savrulması sonucu meydana geldiği ve davalı sürücüsünün hiçbir kusurunun bulunmadığı, bu durumda meydana gelen hasardan davalı taşıyıcının anılan hüküm uyarınca sorumlu tutulamayacağı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir...'' Bkz. Yarg. 11. H.D., E:2008/8035, K: 2009/12507 K.T.: 07.12.2009, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2008-8035-k-2009-12507-t-07-12-2009-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/754148/>, (E.T: 01.09.2020).

Kanaatimizce kusur sorumluluğu E-TTK için geçerli olabilirdi. E-TTK m.767’de, taşıyıcının sorumluluğu, kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiş ancak taşıyıcının kusurunun varlığı karine olarak kabul edilerek sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcıya bu karinenin aksini ispat yükü yüklenmiştir¹⁴⁰². Ancak TTK’da benimsenen sorumluluk yumuşatılmış kusursuz sorumluluktur.

4.3.3.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu

TTK m.875 uyarınca, taşıyıcı eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde eşyanın zıyaından, hasarından sorumludur. Zıya ve hasar denizyoluyla taşımada bahsettiğimiz taşıyıcının eşyayı bir yerden bir yere götürme borcunun içinde yer alan eşyaya özen gösterme borcunun yerine getirilmemesinin sonucu ortaya çıkmakta ve bu zararlardan taşıyıcı sorumlu olmaktadır¹⁴⁰³. O halde daha önceki taşıma türlerinde de olduğu gibi taşıyıcının hangi zaman diliminde sorumlu olacağının açıklığa kavuşturulması gerekir. TTK m.875/1 uyarınca taşıyıcının sorumluluğu eşyayı taşımak üzere teslim alması ile başlamaktadır¹⁴⁰⁴. Teslim alma daha önce ifade ettiğimiz üzere eşyanın taşıyıcının zilyetliğine geçirilmiş olmasıdır¹⁴⁰⁵. Sorumluluğun başlaması için eşyanın teslim alınmış olması yeterli olup, taşımanın başlaması gerekli olmadığından, yükleme ve istifleme işlemlerinin kimin tarafından yapılacağı önem arz etmektedir¹⁴⁰⁶.

TTK m. 863 yükleme, istifleme ve boşaltma işlemlerinin gönderen tarafından yapılacağını ancak taşıyıcının da bu işlemlere nezaret etmesi gerektiğini hüküm altına almıştır¹⁴⁰⁷. Buna göre yükleme ve istifleme gönderen tarafından yapılacaksa eşyanın teslim

¹⁴⁰¹ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.48; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.101.

¹⁴⁰² **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.330.

¹⁴⁰³ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.51; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.46-47; **Kaya:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.243; **İmrak:** *Karayolu Taşımacılığında CMR’ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.31.

¹⁴⁰⁴ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.74-75; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.50.

¹⁴⁰⁵ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.51-52; **Kaya:** *Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.243; **Ülgener:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.67.

¹⁴⁰⁶ **Kaya:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.241.

¹⁴⁰⁷ **Uslu:** *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.64; “...Somut olayda davadışı sigortalıya ait kağıt emtiası davalı tarafından taşınmış olup, varma yerinde yapılan incelemede bir kısım emtianın hasarlı olduğu ve dosya kapsamında bulunan tutanak, ekspertiz raporu ve diğer belgelere göre bu hasarın yükün boşaltılması sırasında olduğu sabittir. Dava konusu taşımada, yükü boşaltma işini varma yerindeki alıcı firmanın elemanları yapmıştır. Davalı taşıyıcı, taşıma sözleşmesi kapsamında yükleme ve boşaltma işini üstlenmemiştir. Dava tarihi itibarıyla yürürlükte bulunan 6102 Sayılı TTK’nın “yükleme ve boşaltma” başlıklı 863. maddesi “Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür”

alınması bu işlemlerden sonra, bu işleri taşıyıcının yapacağı taşıma sözleşmesiyle, tarafların açık ya da zımni iradelerinin bu yönde uyuşmasıyla kararlaştırılmışsa veya işin niteliğinden ya da ticari teamülden böyle bir kanaate varılıyorsa¹⁴⁰⁸ eşyanın teslim alınması yükleme ve istiflemeyen önce gerçekleşmiş sayılacaktır¹⁴⁰⁹. Boşaltma kanuni olarak gönderene ait olarak yükümlülük olarak düzenlendiğinden sözleşme ile boşaltmanın taşıyıcıya bırakılmadığı durumlarda gönderilenin eşyayı kabul etmesi halinde, teslim yerinde eşyayı araçtan boşaltma işinin gönderilene ait olduğunu savunan görüşler¹⁴¹⁰ olmakla birlikte, kanaatimizce kanunla tanınmış olan bu yükümlülüğün kendiliğinden gönderilene geçmesi mümkün değildir. Böyle bir husus ancak gönderen kabul ettiği takdirde geçerli olacaktır.

Teslim etme ise taşımanın tamamlanmasından sonra, eşyanın zilyetliğinin varma yerindeki gönderilene veya eşyaları teslim almaya yetkili kişiye bırakılmasına denir¹⁴¹¹. Eşyanın teslim edilmesiyle birlikte taşıyıcının eşyaya özen borcu sona ermekte ve zıya ve hasardan sorumlu olmamaktadır. Bu noktada eşyanın teslim edilmesinde özel durumları incelemekte fayda vardır. Karayolu taşımalarında eşyanın gümrüğe teslim edilmesi halinde bunu özel olarak düzenleyen bir hüküm TTK'nın dördüncü kitabının birinci ve kısmında yoktur. TTK m.878/f1-g hükmü ise bu konuda yol gösterici niteliktedir. Buradaki; “27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu (GÜK) ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği haller” ifadesinden TTK'da bu konuda bir boşluk olması durumunda öncelikle GÜK ve diğer düzenlemelere başvurabileceği sonucu çıkmaktadır. 4458 sayılı GÜK m.37/1 uyarınca taşıyıcı gümrük işlemlerini başlatmaktadır. Ancak eşyanın antrepoya teslimine kadar eşya ile ilgili işlemlere gümrüğün gözetimi ve denetimi altında devam edilmektedir. GÜK m.98/3'e göre; gümrük işlemlerine başlanmadan ve bu işlemler bitirilse bile gümrük idaresinin izni olmadan eşya antrepolardan tamamen veya kısmen çıkartılamaz; bu işlemler sona erinceye dek

hükmünü haizdir. Her ne kadar davalının üstlendiği edimler arasında yükleme ve boşaltma işi olmasa da TTK'nın 863. maddesinde ifade edildiği üzere taşıyıcının yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlü olduğu gözetilerek bu kapsamda taşınan emtianın zarar görmesinde davalının müterafik kusurunun bulunup bulunmadığının tartışılması ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, hasarın nakliye esnasında oluşmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış, eksik incelemeye dayalı hükmün bozulması gerekmiştir....” Bkz. Yarg. 11. HD., E:2016/5605, K: 2017/3231, K.T.:31.05.2017; <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-5605-k-2017-3231-t-31-05-2017/2901792/> (E.T: 13.11.2020)

¹⁴⁰⁸ **Arkan, Sabih:** “Karayoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, İstanbul 1984, s.103.

¹⁴⁰⁹ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.53-54; **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.241; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.54-56.

¹⁴¹⁰ **Seven:** *Taşıma Hukukunda Gönderilen*, s.139.

¹⁴¹¹ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.55; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.77-78; **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.243.

gönderilene teslim edilemez. Bu durumda eşya gönderilene teslim edilene kadar geçen zaman içerisinde taşıyıcının sorumluluğunun devam edip etmeyeceği gündeme gelebilir. Kanaatimizce TTK'nın denizyolu ile eşya taşınmasına ilişkin düzenlemesinde liman işletmesine (antrepo işleticisine) teslim ile taşıyanın sorumluluğunun sona ereceğinin kabul edilmesi karayolu ile eşya taşımalarına da kıyasen uygulanmalı gümrüğe teslimin taşıyıcının sorumluluğunu sona erdirdiği kabul edilmelidir¹⁴¹².

TTK m. 869 uyarınca, taşıyıcının gönderileni bulamaması, gönderilenin eşyayı teslim almayı reddetmesi veya kabulde gecikmesi yahut eşyanın gönderilene teslimini engelleyen diğer durumlarda taşıyıcının sorumluluğu devam etmektedir. Taşıma ve ifa engelleri olarak ifade edilen bu durumlarda taşıyıcının hak sahibine teslim engelini hemen bildirip hak sahibinden talimat alması gerekmektedir¹⁴¹³. Taşıyıcı uymakla yükümlü olduğu talimatları uygun bir süre içinde alamazsa veya taşıyıcıya yerine getirilmesi imkânsız bir talimat verilmişse, hak sahibinin menfaatine uygun olan tedbirleri almakla yükümlüdür¹⁴¹⁴. Bu tedbirler, eşyanın hak sahibi adına saklanması için tevdi edilmesi, eşyanın geri taşınması veya eşyanın bizzat taşıyıcı tarafından boşaltılıp saklanması olarak sayılabilir¹⁴¹⁵. Eşyanın geri taşınması veya eşyanın bizzat taşıyıcı tarafından boşaltılıp saklanması durumlarında taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkarken tevdi halinde TBK m.107'den farklı olarak taşıyıcı

¹⁴¹² Taraf iradelerinden, ticari örf ve adetten ve teamülden ya işin niteliğinden gümrüğe teslimin gönderilene teslimle aynı hukuki sonucu doğurmaktadır. Böyle bir durumun yokluğu halinde de TTK m. 1178/3 kıyasen uygulanacaktır. Bkz. **Yavaş: Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk**, s.92.

¹⁴¹³ "...Taşıma ve teslim engellerini düzenleyen 6102 sayılı TTK'nın 869/1. maddesi "Eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşınmanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkarsa, taşıyıcı, 868 inci madde uyarınca tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorundadır. Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı birinci cümle uyarınca gönderen tarafından kullanılır. Tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmuş olsa bile bu halde taşıma senedinin ibrazı gerekli değildir. Taşıyıcı, kendisine talimat verilen durumlarda, teslim engelini taşıyıcının riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmamış olması şartıyla, 868 inci maddenin birinci fıkrasının üçüncü ve dördüncü cümlelerinde öngörülen istem haklarını ileri sürebilir." hükmünü haizdir. Buna göre, eşyanın teslim edileceği yerde teslim engeli çıkması durumunda taşıyıcı, göndericiyi durumdan haberdar ederek talimat almalıdır. Her ne kadar, davalı tarafça adresin açık olarak belirtilmemesi nedeniyle alıcının bulunamadığı savunulmuşsa da anılan hüküm gereğince davacıdan talimat alınması gerekmektedir..." Yarg. 11.H.D: E: 2016/11300, K: 2018/3394, K.T.: 09.05.2018, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-11300-k-2018-3394-t-09-05-2018/3163819/> (E.T: 12.05.2021)

¹⁴¹⁴ **Arkan: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.88; **Kaya: "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II"**, s.245.

¹⁴¹⁵ **Adıgüzel: Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu**, s.58.

"...Her ne kadar, davalı tarafça adresin açık olarak belirtilmemesi nedeniyle alıcının bulunamadığı savunulmuşsa da anılan hüküm gereğince davacıdan talimat alınması gerekmektedir. Ayrıca, davalı eşyanın deposunda muhafaza edildiğini beyan etmiş ise de eşyanın zilyetliğinde bulunduğu veya davacıya teslim edildiğine yönelik bir delil dosyaya sunmamıştır. O halde, davalı taşıyıcının 6102 sayılı TTK'nın 875. maddesi uyarınca eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın ziyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olduğu ve açıklanan diğer hususlar gözetilmeksizin yazılı gerekçeyle davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir..." Bkz. Yarg. 11. H.D: E: 2016/11300, K:2018/3394, K.T.09.05.2018, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-11300-k-2018-3394-t-09-05-2018/3163819/>, (E.T:18.05.2021)

tevdii ettiği kişiye seçmede gerekli özeni gösterdiği takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır¹⁴¹⁶. TTK m. 869/3 uyarınca; eşiyanın bozulabilecek nitelikte olması halinde; taşıyıcı TBK m.108 gereğince hak sahibine ihtarda bulunarak ve hâkimden izin alarak eşiayı sattırabilir¹⁴¹⁷. Bu durumda da taşıyıcının sorumluluğu sona ermektedir.

TTK m.877 uyarınca taşımanın gerçekleştirilmesinde kullanılan taşıma aracının arızası zıya, hasar ve gecikmeye sebebiyet verdiyse taşıyıcı sorumlu olup, aracı kiraladığı kişilerin veya kiralayanın temsilcileri yahut çalışanlarının kusuruna dayanmak suretiyle sorumluluktan kurtulamaz¹⁴¹⁸.

TTK m. 889 uyarınca, zıya ve hasar açık bir şekilde görülmekteyse, gönderen veya gönderilen en geç eşiyanın teslimine dek zıya ve hasarı taşıyıcıya bildireceklerdir. Bildirmemeleri halinde eşiya sözleşmeye uygun olarak teslim edilmiş kabul edilecek ve taşıyıcının sorumluluğu sona erecektir¹⁴¹⁹. Gizli ayıp halinde, gönderen veya gönderilen eşiyanın teslimi tarihinden itibaren yedi gün içinde eşiayı muayene ettiremeli ve yedi gün içinde yazılı şekilde durumu taşıyıcıya bildirmelidir¹⁴²⁰. Yedi gün geçtikten sonra taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmamaktadır.

Zıya, TTK m.880’de “eşiyanın tamamen veya kısmen zıyaı” ifadesiyle düzenlenmiştir. Zıya ve hasar önceki bölümlerde ayrıntılı olarak ele alındığı için burada tekrar yer verilmeyecek sadece karayolu taşımalarına özgü bir hal varsa değinilecektir. TTK tam zıya ile kısmen zıyaı bazı hususlarda birbirinden ayırmış, farklı hukuki sonuçlara tabi tutmuştur. TTK m.885/2 uyarınca; zamanaşımı kısmi zıya durumunda eşiyanın gönderilene teslimiyle, tam zıya durumunda eşiyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren bařlamaktadır¹⁴²¹. TTK m. 882/1 uyarınca zıya durumunda ödenecek tazminat tam zıyada

¹⁴¹⁶ **Kaya;** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşiya Taşımına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) ngrlen Sorumluluğunun Esasları II”, s.245; **Adıgüzel;** Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.58.

¹⁴¹⁷ **Arkan;** Karada Yapılan Eşiya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.57,88.

¹⁴¹⁸ “...Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve taşıma tarihi itibariyle olaya uygulanması gereken 6102 sayılı TTK’nın 876 ve 877. maddeleri gereğince aracın işleteni olan davalının, lastiğin patlamasının bakım ve işletme kusuru oluşturması nedeniyle sorumluluktan kurtulamayacak olmasına göre, davalı vekilinin aşağıdaki bendin kapsamı dışındaki sair temyiz itirazlarının reddine karar vermek gerekmiştir...” Bkz. Yarg. 11. H.D: E: 2015/14938, K:2016/2190, K.T.29.02.2016, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2015-14938-k-2016-2190-t-29-02-2016/2835946/>, (E.T.:05.05.2020)

¹⁴¹⁹ **Eriş;** Taşıma Hukuku, s.824.

¹⁴²⁰ **Varol, Gözde;** Karayolunda Yapılan Eşiya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, İşstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Hukuku ve Avrupa Birliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İşstanbul, 2019, s.28.

¹⁴²¹ “...CMR’nin 32. maddesinde, taşıma sözleşmelerinde zamanaşımı sorunu düzenlenmektedir. CMR’de kural olarak bir ve istisnai durumlarda üç yıllık olmak üzere iki çeşit zamanaşımı olduğu belirtilmiştir. Zamanaşımının başlangıç anı bakımından, üç ayrı durum için üç ayrı başlangıç anı tespit edilmiştir. Kısmi kayıp, hasar veya gecikme durumunda, zamanaşımı teslim tarihinden itibaren işlemeye başlar. Tam kayıp durumunda ise, artık teslim söz konusu olmadığı için zamanaşımı, taraşlarca teslim için kararlaştırılan sürenin dolmasından 30 gün sonra başlar. Taraşlar arasında teslim için herhangi bir süre belirlenmemişse zamanaşımı, yükün taşıyıcı

eşyanın bütününün değeri, kısmi ziyada ise değerini kaybeden kısım göz önüne alınarak hesaplanır.

TTK m.874'te zıya karinesi kabul edilmiştir. Buna göre; eşya taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde, uluslararası taşımalarda ise otuz gün içinde gönderilene teslim edilmezse, hak sahibi bu eşyanın zayi olduğunu kabul edebilir.

4.3.3.4. Gecikmeden Doğan Sorumluluk

Taşıyıcının, taraflarca taşıma sözleşmesinde veya senedinde kararlaştırılan eşyayı gönderilene teslim etmesi gereken süreye; herhangi bir sürenin kararlaştırılmadığı durumlarda ise TTK m.873 uyarınca özenli bir taşıyıcının taşımayı gerçekleştirmesi gerekli olan süreye taşıma süresi denir¹⁴²². Özenli bir taşıyıcının taşımayı gerçekleştirmesi için gerekli olan süre makul süre olarak ifade edilebilir. Makul süreyi hesaplayabilmek için somut olayın şartlarına bakılmalıdır¹⁴²³. MTO bu süre zarfında taşımayı gerçekleştirmediği takdirde gecikmeden dolayı sorumlu olacaktır¹⁴²⁴.

Gecikme durumunda sorumluluğun doğması için eşyanın zamanında teslim edilmemesinin yanında ayrıca bir zarar da meydana gelmelidir Buna karşılık bazı istisnai durumlarda zarar meydana gelmese dahi taşıyıcı TTK kapsamında sorumlu olabilmektedir. TTK m.875/3'deki “*gecikme halinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun.*” ifadesinden gecikmenin meydana gelmesinde kusurunun bulunmadığını ispat edemeyen taşıyıcıdan gönderilenin zarara uğramasına dahi taşıma ücretinin, gecikme süresi ile orantılı olarak indirilmesini talep etme hakkına sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte gecikme durumunda eşyanın zayi olması ve hasara uğraması durumunda sorumluluk gecikmeden kaynaklı değil zıya ve hasardan kaynaklı olacaktır.

*tarafından teslim alınmasından itibaren 60 gün geçtikten sonra başlayacaktır. Bunun dışında kalan bütün diğer durumlarda, taşıma sözleşmesinin yapılmasından itibaren 3 ay sonra zamanaşımı işlemeye başlayacaktır. Somut olayda, davalı taraf rapora itiraz dilekçesinde hükme esas alınan bilirkişi raporunda tespit edilen aksine, olayda kısmi kayıp olduğunu, tam zıya hali bulunmadığını ve bu sebeple zamanaşımı definin kısmi zıya haline göre hesaplanması gerektiğini savunmuştur. Bu itibarla mahkemece, ziyanın mahiyeti tam olarak belirlenerek, zamanaşımı süresini durduran ve kesen sebepler de nazara alınmak suretiyle zamanaşımı definin değerlendirilmesi gerekirken, zıyanın mahiyeti net bir şekilde belirlenmeden zamanaşımı definin reddi doğru görülmemiş, hükmün temyiz eden davalı yararına bozulması gerekmiştir...”*Yarg. 11. H.D, E:2014/3461 K: 2014/11164, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2014-3461-k-2014-11164-t-11-06-2014/1664239/>, (E.T: 04.07.2020).

¹⁴²² Adıgüzel: MTO, s.224.

¹⁴²³ Erdil: CMR Konvansiyonu, s. 294; Akıncı: Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, s.128. Yargıtay “...Makul taşıma süresinin hesabı ise her olayın şartlarına göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Süre hesaplanırken eşyanın ve taşımada kullanılması, verilen talimatlar, gümrükteki olağan bekleme süresi, gidilen yolun koşulları, izin verilen sürüş saatleri gibi pek çok faktör dikkate alınmalıdır...” Bkz. Yarg. 11. HD. E: 2005/12623, K: 2006/13193, K.T.: 12.12.2006, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2005-12623-k-2006-13193-t-12-12-2006-uluslar-arasi-karayolu-tasima-sozlesmesi/328874/>, (E.T.: 22.06.2020)

¹⁴²⁴ Arkan: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.64.

4.3.3.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

TTK'da taşıma senedinin içeriği düzenlenmesine rağmen herhangi bir tanımlanmamıştır. Karayolları Taşıma Yönetmeliği (KTY) m. 4/1- (tt)'de taşıma senedi, “eşya ve kargo taşımalarında gönderen ile yetki belgesi sahibi arasında akdedilen, ilgili diğer mevzuat ve bu Yönetmelikle belirlenen bilgileri ihtiva eden sözleşme belgesi veya bu tür bir sözleşmede bulunması gereken bilgileri ihtiva etmesi halinde taşıma senedi yerine geçecek olan taşıma faturası, taşıma irsaliyesi veya irsaliyeli taşıma faturası” şeklinde tanımlanmıştır.

TTK m.856/1 uyarınca, taşıma senedi taşıma sözleşmesi taraflarından birinin istemi üzerine düzenlemekte olup, üç özgün nüsha olarak hazırlanır ve gönderen tarafından imzalanır¹⁴²⁵. Gönderen, taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını isteyebilir¹⁴²⁶. Taşıma senetlerinin suretlerindeki imza TTK m.856 uyarınca el yazısı ile atılabileceği gibi damga veya mühür şeklinde ya da basılı olabilecektir. Bununla birlikte TTK m.1526/2 uyarınca; imza baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da olabilir¹⁴²⁷. Senedin bir nüshası gönderene aittir, diğeri eşyaya eşlik eder, üçüncüsü taşıyıcıda kalır¹⁴²⁸.

TTK m. 856/2 uyarınca taşıma senedi düzenlemese dahi, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile taşıma sözleşmesi kurulmakta, eşyanın taşıyıcıya teslimi taşıma sözleşmesinin varlığına karine oluşturmaktadır¹⁴²⁹.

TTK m.857 uyarınca taşıma senedi; düzenlenme yeri ve tarihi, gönderenin adı, soyadı veya ticaret ünvanı ve adresi, taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret ünvanı ve adresi, gönderilenin adı, soyadı veya ticaret ünvanı vs. olmak üzere on dört adet kaydı içermektedir. Bu kayıtların bir kısmının olmaması taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilememektedir¹⁴³⁰. TTK m.857/2 uyarınca bu kayıtlar tahdidi olmadığından taşıma senedini düzenleyen taraflar, daha fazla kaydı taşıma senedine ekleyebilirler¹⁴³¹.

TTK m.858 uyarınca iki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına aksi ispat edilmeyeceye

¹⁴²⁵ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.93; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.46.

¹⁴²⁶ **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.313.

¹⁴²⁷ TTK 1526. madde hükmü ile 856. maddede önemli bir değişikliğe gidilerek, ticarî örf adet haline gelen taşıma senedinin mekanik vasıtalarla düzenlenmesi kuralının açıkça tanınmıştır. Bkz. **Karan:** *CMR Şerhi*, s.130.

¹⁴²⁸ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.93.

¹⁴²⁹ **Tüzüner,** *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, s.180; **Kıran:** *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşımı*, s.112; **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.325.

¹⁴³⁰ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.94-95.

¹⁴³¹ **Kıran:** *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşımı*, s.117.

kadar *delil* oluşturmaktadır¹⁴³². TTK'da taşıma senedi bir kıymetli evrak olarak değil ispat aracı olarak ele alınmıştır. Taşıma senedi karayolu taşımalarının denizyolu taşımalarına kıyasla daha kısa sürmesinden dolayı eşyanın kısa zaman diliminde el değiştirme ihtimalinin az olması sebebiyle kıymetli evrak olarak düzenlenmemiştir¹⁴³³. Bununla birlikte, TTK m.831 hükmündeki “*imza edenin, yer, zaman ve tutar bakımınımda belirlik nakdi ödemelerde bulunmayı ve belirli misli şeyler teslim etmeyi borçlandığı senetler, açıkça emre yazılı oldukları takdirde ciro ile devredilebilirler*” ifadesinden “sınırlı sayı ilkesi”ne tabi olan kıymetli evrakın bu özelliğini ortadan kaldırır nitelikte olması sebebiyle taşıma senedinin kıymetli olarak evrak olarak düzenlenebileceği ifade edilmiştir¹⁴³⁴. Kanaatimizce taşıma senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesi mümkün olmayıp, TTK m.831'deki düzenleme ona kıymetli evrak niteliği bahşetmez¹⁴³⁵.

TTK m.858/1 uyarınca, eşyalar taşıyıcı tarafından teslim alınmasa dahi, tarafların imzaladığı taşıma senedinin mevcudiyeti, taşıma sözleşmesinin varlığının kabulü için yeterlidir. Bu taşıma senedinin sözleşmenin yapıldığına dair karine oluşturmaktan ileri gelir. Taşıma senedi aynı zamanda taşıma sözleşmesinin içeriğine de karine oluşturmakta, sözleşmenin içeriği ile taşıma senedi farklılık arz ettiği takdirde taşıma senedi esas alınmaktadır¹⁴³⁶. Bu durumun aksinin ispatı ancak belge ile mümkündür. Ancak bu karine sadece taşıyıcı gönderen ve gönderilen arasında hüküm ifade etmekte olup, üçüncü kişiler için karine niteliğinde değildir¹⁴³⁷.

TTK m.858/2 uyarınca, taşıyıcı ve gönderenin her ikisi tarafından imzalanmış taşıma senedine taşıyıcı tarafından haklı bir ihtirazi kayıt konulmamışsa, taşıma senedi eşyanın taşıyıcıya teslim edilirken, dış görünüş itibariyle zarar görmemiş olduğuna, taşınan paket adedinin, eşya üzerindeki işaretlerin, numaraların taşıma senedindeki kayıtlara uygun olduğuna karine teşkil edecektir¹⁴³⁸. Bu yüzden, taşıyıcının eşyayı teslim alırken herhangi bir

¹⁴³² **Aras:** *CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti*, s.251; **Adıgüzel:** Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.81; **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, s.33.

¹⁴³³ **Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn:** *EBJS/Reuschle HGB § 408*, Knr.4.

¹⁴³⁴ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.92; **Adıgüzel:** Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.81.

¹⁴³⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Aras, Yeşilova Ecehan:** “Yük Senedinin (TTKm. 859) Türk Ticaret Kanununda Yeniden Yer Alması, Karayolu Taşımacılığında Kıymetli Evrak İmkân Verilmesi midir?”, LHD 2013, C. 11, S. 123, s.50, 62-63.

¹⁴³⁶ **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, s.28.

¹⁴³⁷ **Adıgüzel:** *MTO*, s.329.

¹⁴³⁸ “...Ancak mahkemece uyulan Dairemiz bozma ilamında belirtildiği üzere, taşınanın Hadımköy Antrepo/Çorlu arası kesimini gerçekleştiren davalı gerçek kişiler, eşyayı teslim aldıkları sırada ihtirazi kayıt öne sürmemiş ve teslim sırasında hasara dair tutanak araç şoförü olan davalı tarafından imzalanmıştır. Ayrıca mahkemece, hasarın davalıların taşıdığı kesitte meydana geldiği kabul edilmiş ve bu gerekçe yönünden davalılar kararı temyiz etmemişler ve mahkemece verilen ilk kararın bozulmasından sonra da sorumluluktan kurtaracak bir halin varlığını ispat edememişlerdir. Bu durumda hasarın gerçek kişilerin taşıdığı kesitte meydana geldiğinin kabulü gerekir” Bkz. Yarg. 11. H.D., E:2009/12168 K:2011/5275 K. T:02.05.2021, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2009-12168-k-2011-5275-t-02-05-2011/1175252/>, (E.T: 01.09.2020); “Davalı taşıyıcı eşyanın

çekince koymadan taşıma senedini imzaladığı durumlarda, zıya ve hasarın taşıma sırasında meydana geldiğine dair bir karine kabul edilmiştir¹⁴³⁹. Taşıyıcı, taşıma senedinde yer alan kayıtların doğruluğunu kontrol etmek için yeterli araçlarla sahip olmadığını da ihtirazi kayıt olarak senede koyabilir. İhtirazi kayıt senedin ispat gücünü sınırlamak veya ortadan kaldırmak maksadıyla taşıma senedinin üzerine veya eklerine yazılan bir nottur¹⁴⁴⁰. Taşıyıcının herhangi bir çekince koymadan eşyaları teslim alması, kendisine karşı açılacak tazminat davasında savunmasının dışarıdan anlaşılamayan zıya ve hasar ile sınırlı kalmasına ve başka hususlar ileri sürememesine sebep olmaktadır¹⁴⁴¹.

TTK m.858/3' göre; eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı ya da taşınacak paketlerin içeriği, taşıyıcı tarafından denetlenmiş ve denetlemenin sonucu her iki tarafça imzalanan taşıma senedine yazılmışsa, bu yazı ağırlığın miktarın ve içeriğin taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karinedir. Bu durumda eşyalar denetlenecek sonrasında taşıma senedine gerekli kayıt yapılacaktır. Eşyalar denetlenmeden taşıma senedi düzenlendiği takdirde bu durum taşıyıcının aleyhine delil teşkil etmektedir. Taşıyıcı, gönderen istemde bulunmuşsa ve buna uygun araçları varsa, eşyanın ağırlığını, miktarını veya içeriğini denetlemekle yükümlüdür. Bu halde, taşıyıcı denetleme ile ilgili giderleri ister.

4.3.3.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyma Borcunun Sorumluluğa Etkisi

TTK m.868/1'e göre; “gönderen taşıyıcıya, taşımının yapılması için emir ve talimat verebileceği gibi, taşımının durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde tasarruflarda da bulunabilir.” TTK m. 868/2 uyarınca, gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarruf hakkı eşyanın teslim edileceği yere varması ile sona ermektedir. Bundan sonra söz konusu yetki ve haklar gönderilene ait olmaktadır. Ancak taşıma sözleşmesine göre taraflar

kendisine teslimi sırasında şeffaf ambalajda olan makine ile ilgili herhangi bir çekince koymadığından, eşyayı hasarsız olarak teslim aldığı kabulü gerekir. (Y.11. HD. 16.03.2012- E.12960 / K.4055) bkz. Eriş: Taşıma Hukuku, s.373; “Açık konteynerdeki makinelerin örtüldüğü brandaların yırtık olduğu anlaşılmakla, 6762 sayılı TTK'nın 772'nci maddesine göre, ihtirazi kayıt konulmadan teslim alınan makinelerin dış görünüş itibariyle kusuru olmadan teslim alındığı ve bu suretle oluşan hasarın, kara ayağında meydana geldiğinin kabulü gerekir. (Y.11. HD. 03.03.2011- E.3714 / K.2180) bkz. Eriş: Taşıma Hukuku, s.374.

¹⁴³⁹ Adıgüzel: Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.51,81; “ Eşyanın teslimi sırasında konteynerlerin delik olduğuna ilişkin çekince koymayan taşıyıcı, konteynere sızan yağmur sularının verdiği zarardan sorumludur. (Y. 11. HD. 05.03.2015- E.18003 / K.3014)” bkz. Eriş: Taşıma Hukuku, s.499.

¹⁴⁴⁰ Adıgüzel: MTO, s.329.

¹⁴⁴¹ “ Gönderien, taşıyıcı ile beraber durumunu kontrol etmeksizin ve genel görünüm itibariyle zıya ve hasar hakkında taşıyıcıya ihtirazi kayıt ileri sürmeksizin eşyayı teslim aldığı takdirde, aksi ispat edilince kadar gönderilen eşyayı taşıma senedinde yazılı olduğu biçimde teslim aldığı varsayılır. (Y.11. HD. 15.06.2009-E.3280 / K.7326)” bkz. Eriş: Taşıma Hukuku, s.365.

taşıma başladığı anda veya eşyanın gönderilene tesliminden önce gönderilene talimat verme yetkisini tanıyabilirler. Emir ve talimat yetkisinin gönderilende olup, taşıyıcı tüm çabalarına rağmen gönderileni bulamıyorsa, gönderilenin talimat yetkisinin gönderene geçtiği kabul edilmelidir. Özellikle bu durum sorumluluktan kurtulma hallerinde göreceğimiz taşıma ve teslim engellerinde karşımıza çıkmaktadır. Gönderilen bu durumda talimat yetkisinin kendinde bulunduğunu, teslim engelinin oluşmadığını ispat ederek bu hakkını kullanabilir. Bununla birlikte TTK m.868/3 uyarınca, gönderilen, eşyanın bir üçüncü kişiye teslimini istemişse, bu kişi artık başka bir gönderilen belirleyemeyecektir¹⁴⁴².

TTK m.868 uyarınca taşıyıcı gönderen veya gönderilenin bu emir ve talimatlara uymakla yükümlüdür. Ancak bu emir ve talimatlar taşıyıcının işletmesi için sakıncalı ise veya diğer gönderenlerin ve alıcıların gönderileri için zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmek zorunda değildir. Taşıyıcı gönderenden aldığı emir ve talimat ile tasarruflarının yerine getirilmesi için gerekli olan giderleri ve münasip bir ücret isteyebileceği gibi emir, talimat ve tasarrufları uygulamaya başlamak için gönderenin avans ödemesini talep edebilir.

TTK m.868/4 uyarınca, taşıma senedi düzenlenmiş ve her iki tarafça imzalanmış ise gönderen, taşıma senedinde öngörülmüş olması şartıyla, ancak kendisine ait olan nüshayı ibraz ederek emir ve talimat yetkisini kullanabilecektir.

TTK m.868/6 uyarınca tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için gönderen veya gönderilene karşı sorumludur¹⁴⁴³.

4.3.3.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

TTK m.879 uyarınca taşıyıcı kendi adamlarının ve taşıma işinin ifası için yararlandığı kişilerin fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur¹⁴⁴⁴. TTK E-TTK m. 782'deki “*maiyetinde çalışanlar*” yerine “*kendi adamları*” ifadesini, E-TTK kullanılan “*kullandığı kişiler*” ifadesinin yerine “*yararlandığı kişiler*” ifadesi kullanmıştır. Kanaatimizce burada esaslı bir değişiklik söz konusu olmayıp, farklı ifadelerle aynı kavramlar izah edilmiştir. Taşıyıcının adamları ve taşıma işinin ifası için yararlandığı kişilerin izah edilmesi MTO'nun yardımcılarından doğan sorumluluğunu açıklayabilmek adına önem arz etmektedir.

¹⁴⁴² **Seven:** *Taşıma Hukukunda Gönderilen*, s.116.

¹⁴⁴³ **Varol:** *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.53.

¹⁴⁴⁴ Yardımcıların kusurundan doğan sorumluluğu düzenleyen bu madde, CMR'nin 3 maddesinden aynen alınmıştır.

Taşıyıcının kendi adamları, taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde genellikle hizmet sözleşmesine binaen daimi olarak görev yapan kişilerdir¹⁴⁴⁵. Taşıma işinnde taşıyıcıya doğrudan veya dolaylı hizmet etmiş olan kişiler taşıyıcının kendi adamı olarak nitelendirilebilir. Bu bakımdan sadece kamyon, tır şoförleri¹⁴⁴⁶, yükleme ve boşaltma işini yapan kişiler gibi taşımaya doğrudan katılanlar değil, taşıma işletmesinde görev yapan taşıma işinin ifasına dolaylı da katkıda bulunan çaycı, temizlikçi, garson gibi diğer kişiler de taşıyanın adamı olarak değerlendirilmektedir¹⁴⁴⁷.

Taşıyıcı, taşıma işini icra etmeyi taahhüt eden ticari işletme sahibi olarak sadece taşıma işletmesine sahip olmayabilir. Taşıyıcının taşıma işletmesinden başka işletmeleri varsa, bu işletmeler de çalışıp taşıma işine iştirak etmek kişileri TTK m.879 uyarınca taşıyıcının kendi adamları olarak değerlendirilemeyecektir¹⁴⁴⁸.

Taşıyıcının temsilcileri ise TTK m.879 uyarınca taşıyıcının kendi adamı sayılamayacak bu kişilere TBK'nın yardımcı kişilerin fiillerinden dolayı sorumluluğa ilişkin hükümleri uygulanacaktır¹⁴⁴⁹.

Taşıyıcının yararlandığı kişiler, taşıyıcının taşıma sözleşmesinin ifası için kullandığı kendi adamı dışındaki kişilerdir¹⁴⁵⁰. Taşıyıcının yararlandığı kişilerin taşımanın ifasına

¹⁴⁴⁵ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.96; **Arkan, Sabih:** *CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk*, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, 1988, s.325; **Adıgüzel:** *MTO*, s.225; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.57; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.197.

¹⁴⁴⁶ "...Mahkemece, iddia, savunma, dosyadaki kanıtlar ve bilirkişi raporlarına nazaran, davalı Mega Trans Uluslararası Nakliye Sanayi ve Ticaret A.Ş. ye araçlarla taşınan malın Budapeşte'de park alanında meydana gelen yangın neticesinde tam ziyana uğradığını, olayın meydana geliş şekli gözönüne alındığında bu kadar büyük çapta meydana gelen gelen kamyon şoförleri tarafından geç fark edilmesi, yangın söndürme cihazlarının geç devreye sokulması, itfaiyeye geç haber verilmesi, şoförlerin olası tehlikeleri gözönüne alarak araçlarını bitişik nizamda park etmiş olmaları gibi sebepler gözönüne alındığında meydana gelen yangın olayından dolayı CMR Konvansiyonu'nun 3 ncü maddesi gereğince davalı alt taşıyıcının sorumlu olacağı, davalı sigortacının da bu araçların sigortacısı olması nedeniyle sorumlu tutulması gerektiği gerekçeleriyle, davanın kısmen kabulüyle (19.031, 34) USD, (50.776, 71) DEM ve (152.243.550) TL nin yabancı para alacakları için dava tarihinden 3095 sayılı yasa'nın 4/a maddesi gereğince, TL alacağı için dava tarihinden itibaren reeskont faizi yürütülmek suretiyle, davalı sigortacının 760 DEM'lik muaftiyeti nedeniyle bu miktarın dışında kalan meblağ yönünden sorumlu olması kaydıyla, davalılardan müteselsilen tahsiline karar verilmiştir..." Bkz. Yarg. 11.H.D., E: 2004/9597 K: 2005/7642 K.T.:14.07.2005, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2004-9597-k-2005-7642-t-14-07-2005-karayolu-ile-yapilan-uluslararası-emtia-tasimasi/328546/>, (E.T: 10.02.2020).

¹⁴⁴⁷ Aksi yönde bkz. **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.131; Aynı yönde bkz. **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.82; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.97; **Arkan:** *CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk*, s.312; **Sözer:** "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler", s.116.

¹⁴⁴⁸ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.97; **Sözer:** "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler", s.116; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.131.

¹⁴⁴⁹ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.132.

¹⁴⁵⁰ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.133; **Arkan:** *CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk*, s.328; **Sözer:** "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler", s.117.

doğrudan doğruya katılmaları şart olmayıp¹⁴⁵¹, antrepo işleticileri, taşıma işi başlamadan eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınarak konulduğu deponun sahini ve depoda çalışanlar, hatta taşıma işlemine taşıyıcının rızası ile yardımcı olan yoldan geçen herhangi bir kişi de taşıyıcının yararlandığı kişi olarak değerlendirilir. Bu kişiler taşıma işi ile dolaylı olarak bağlantılı bir işin görülmesinde de yer alabilirler¹⁴⁵². Yükleme, boşaltma faaliyetleri taşıyıcı tarafından üstlenilmiş ise, taşıyıcı tarafından bu işin kendisine bırakıldığı kişiler de bu kapsamda değerlendirilir¹⁴⁵³. Bu kişilerle taşıyıcı arasında bir sürekli veya geçici iş ilişkisi olması şart değildir¹⁴⁵⁴. Taşıma işinin tamamlanması ile birlikte taşıyıcı ile yararlandığı kişiler arasındaki ilişki de son bulacaktır¹⁴⁵⁵.

Taşıyıcı adamlarının ve yararlandığı kişilerinin fiillerinden kendi fiili gibi sorumludur¹⁴⁵⁶. Bu noktada yardımcıların kusuru olup olmaması önemli olmayıp, fiilinden dolayı bir zararın ortaya çıkması yeterlidir¹⁴⁵⁷. TTK m.879'a göre yardımcıları, taşıyıcının muhtemel zararı önlemek ve eşyayı korumak için göstermesi gereken en yüksek özeni ve dikkati göstermelidirler. Bu dikkat ve özeni göstermemeleri sonucu bir zarar ortaya çıktığı takdirde taşıyıcı bu zarardan sorumlu olacaktır¹⁴⁵⁸. Taşıyıcı, ancak TTK m. 875/2, m.876 ve madde 878' de sayılan sorumluluktan kurtulma hallerini ispat ederek madde 879'da yer alan sorumluluğundan kurtulabilir¹⁴⁵⁹.

Bununla birlikte TTK m. 885 ve m.887 uyarınca hak sahibi gönderen veya gönderilen, eşyada meydana gelmiş ziya ve hasar veya gecikmeden kaynaklı zarar durumunda taşıyıcının

¹⁴⁵¹ Aksi yönde bkz.**Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.97; **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, s.91.

¹⁴⁵² **Adigüzel:** *MTO*, s.225; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.97-98; **Arkan:** *CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk*, s.324; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.199.

¹⁴⁵³ **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.59.

¹⁴⁵⁴ **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.58; **Arkan:** *CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk*, s.323.

¹⁴⁵⁵ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.97.

¹⁴⁵⁶ "...Mahkemece iddia, savunma, tanık beyanları ve tüm dosya kapsamına göre; davacıya ait emtianın taşınması işini davalının üstlendiği, herne kadar malların varma yerine teslim alınmaması neticesinde davacının emriyle mallar ...'ya geri götürülmek üzere yola çıkmış ise de davalının çalışanı olan şoförün aracı güvenli yere park etmemesi neticesinde araçtaki bir kısım emtianın çalınmış olduğu, davalının TTK 879. madde gereği sorumlu olacağı ve TTK 876. maddedeki sorumsuzluk hallerinden yararlanamayacağı, çalınan malın miktar ve fiyatına ilişkin bir itiraz bulunmadığı, her ne kadar sevk irsaliyesinde davacı mal sahibi olarak görünmese de davacı ile irsaliye de ismi geçen Tek Özel Firması arasında yapılan sözleşmeye göre nakliye giderleri ve nakliye sırasında oluşacak hasarların davacıya ait olduğu belirtildiğinden söz konusu zararı davacının talep edebileceği gerekçesiyle davanın kabulü ile davalının ... 2. İcra Müdürlüğü'nün 2015/1380 Esas sayılı dosyasına yapmış olduğu itirazın iptaline, takibin devamına, asıl alacağın %20'sine tekabül eden 2.845,91 TL icra inkar tazminatının davalıdan alınarak davacıya verilmesine karar verilmiştir..." Bkz. Yarg. 11.H.D., E:2016/5629, K: 2017/4303, K.T.:13.09.2017; <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-5629-k-2017-4303-t-13-09-2017/3005278/>, (E.T: 24.12.2020).

¹⁴⁵⁷ **Adigüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.139; **Arkan:** *CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk*, s.330; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.77.

¹⁴⁵⁸ **Adigüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.147-148.

¹⁴⁵⁹ **Varol:** *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.102.

yardımcılarına akit dışı olarak da başvurabilir¹⁴⁶⁰. TTK m.885/2 uyarınca taşıyıcının yardımcıları, eşyanın zıyaından veya hasarından dolayı, üçüncü kişilerin akit dışı taleplerine karşı zarara, kast ve kasta eşdeğer kusur ile sebebiyet vermedikleri takdirde sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sınırlamalara dayanabilmektedir¹⁴⁶¹.

Taşıyıcının, taşıma işinin bir kısmını veya tamamını devrettiği fiili taşıyıcılar da taşıyıcının yararlandığı kişiler olarak değerlendirilir. Fiili taşıyıcı gönderenle taşıma sözleşmesi akdeden taşıyıcının taşımayı kısmen veya tamamen kendisine bıraktığı üçüncü kişi niteliğindeki taşıyıcı olup, TTK m.888'de düzenlenmiştir¹⁴⁶². Buna göre fiili taşıyıcı taşımayı kendisinin gerçekleştirdiği süreçte meydana gelen zıya, hasar veya gecikmeden asıl taşıyıcı gibi sorumlu olur. Fiilî taşıyıcı, asıl taşıyıcının, gönderen veya gönderilenle yapmış olduğu sorumluluğu genişleten sözleşmeden, yazılı olarak bu sözleşmeyi kabul etmediği takdirde sorumlu tutulamaz. Fiili taşıyıcı, TTK m.888/2 uyarınca taşıma sözleşmesinden doğan asıl taşıyıcıya ait bütün def'ileri ileri sürebilir¹⁴⁶³. TTK m.888/3 uyarınca, fiili taşıyıcının varlığı asıl taşıyıcının sorumluluğunu azaltmayacağı gibi, onu sorumluluktan da kurtarmamakta olup, asıl taşıyıcı ve fiilî taşıyıcı meydana gelen zarardan müteselsilen sorumludurlar. Bununla birlikte şunu da ifade etmeliyiz ki, asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcının müteselsilen sorumlu olduğuna ilişkin bu hüküm emredici nitelikte değildir¹⁴⁶⁴.

4.3.3.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması

4.3.3.8.1. Genel Olarak

TTK taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerini genel sebepler ve özel sebepler¹⁴⁶⁵ olarak ikiye ayırmış olup, üç farklı maddede genel ve özel sorumluluktan kurtulma sebeplerini incelemiştir. Genel sebeplerden ilki TTK m.876'da yer almaktadır. Buna göre zıya hasar ve gecikme, taşıyanın en yüksek özen göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır. Genel sebeplerden ikincisi, TTK m.875/2'de, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ve eşyanın özel bir ayıbı olarak belirtmiştir. TTK m.878'de, CMR

¹⁴⁶⁰ **Varol:** *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.97.

¹⁴⁶¹ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.148.

¹⁴⁶² **Adıgüzel:** *MTO*, s.226; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.58.

¹⁴⁶³ **Adıgüzel:** *Fiili Taşıyıcı*, s.11; **Aksoy:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s.129; **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.198.

¹⁴⁶⁴ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.142.

¹⁴⁶⁵ "...Özel sebeplerin ortak özelliği, bunların tamamının taşıma esnasında zıya ve hasara uğraması veya teslimde gecikme ihtimalini arttıran olaylar olmalarıdır..." Bkz. **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.108.

m.17/4'te¹⁴⁶⁶ belirtilen sebepler özel sebep olarak düzenlenmiş, ek olarak Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği durumlar da sorumluluktan kurtulma sebebi olarak ele alınmıştır.

4.3.3.8.2. Sorumluluktan Kurtulmada Genel Sebepler

4.3.3.8.2.1. En Yüksek Özenin Gösterilmesine Rağmen Kaçınılamayacak veya Sonuçları Önlenemeyecek Hal

TTK m.876 uyarınca, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için zıya, hasar ve gecikmenin meydana gelmemesi için en yüksek özeni göstermesi ve zararın sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmesi unsurları birlikte gerçekleşmelidir¹⁴⁶⁷. Bu sorumluluktan kurtulma halini izah edebilmek için “*en yüksek özen*” ve “*kaçınılamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay*” kavramlarının izah edilmesi gerekmektedir.

En yüksek özen somut olaya göre deneyimli, uzman bir taşıyıcıdan beklenen en üst düzeydeki özeni ifade etmektedir¹⁴⁶⁸. En yüksek özen, zıya veya hasarın meydana gelme olasılığının göz önüne alınıp alınmadığı, alınan tedbirin günlük hayatta uygulanabilir olup olmadığı, tedbirin hukukî olup olmadığı, taşıma sektörüne has standart bilgi ve teknolojiiden faydalanılıp faydalanılmadığı kıstasları çerçevesinde somut olayın şartlarına göre taşıma işinin gerçekleştirileceği güzergah ve eşya göz önüne alınarak tespit edilecektir¹⁴⁶⁹. Taşıyıcının işletmesi, çoğunlukla esnaf işletmesi sınırını aşan düzeyde gelir sağlamayı amaçlayan faaliyetlerin sürekli ve bağımsız bir şekilde yürütüldüğü işletme olarak nitelendirdiğimiz ticarî işletme niteliğindedir. TTK m.12/1 uyarınca, taşıma işletmesini kendi adına işleten kişi tacir olarak kabul edilecektir. TTK m.18 uyarınca, taşıyıcının, tacir sayılması sebebiyle, kendisinden, basiretli davranması beklenmekte, basiretli bir tacirden beklenen özeni göstermesi durumunda sorumluluktan kurtulmaktadır. Ancak TTK'da taşıyıcıya özel bir düzenleme getirilerek, taşıyıcının basiretli bir tacirden beklenen özeni göstermesi sorumluluktan kurtulabilmesi için yeterli görülmemiş, taşıyıcının kaçınılamayacağı

¹⁴⁶⁶ CMR m.17/f.4'te belirtilen sebepler, sadece kayıp ve hasar hallerine özgü iken, TTK'daki düzenleme ise her üç sorumluluk hali için de geçerlidir. Bkz. **Yavaş**; *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.105.

¹⁴⁶⁷ **Yavaş**; *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.123.

¹⁴⁶⁸ **Adıgüzel**; *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.157; **Kaya**; “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.255.

¹⁴⁶⁹ **Yavaş**; *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.123-125; **Akıncı**; *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.103-104; **Erdil**; *CMR Konvansiyonu*, s.191.

ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaylarda en yüksek özeni gösterdiğini buna rağmen sonucu önleyemediğini ispat etmesi sorumluluktan kurtulma sebebi olarak değerlendirilmiştir¹⁴⁷⁰.

Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay denilince ilk olarak mücbir sebep aklımıza gelmektedir. Mücbir sebep, borçlunun borcu ihlal etmesine mutlak olarak kaçınılmaz şekilde sebep olan borçlunun faaliyet ve işletmesi dışında meydana gelen dışsal olaylardır¹⁴⁷¹. Diğer bir deyişle bir olayın mücbir sebep olarak kabul edilebilmesi için o olayın önceden öngörülemez, karşı konulamaz olması ve harici bir etkenden ileri gelmiş olması gerekir¹⁴⁷². Mücbir sebep somut olayın şartlarına ve taşıyıcının gereken dikkat ve özenle hareket edip etmemesine göre belirlenecektir.¹⁴⁷³

¹⁴⁷⁰ **Kaya**; “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.255; **Adıgüzel**: Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu, s.154; **Özdemir**: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.203-204; **Aydın**: CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, s.70.

¹⁴⁷¹ **Özdemir**: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.202.

¹⁴⁷² “...Türk hukuk lugatında beklenilmeyen vaziyet, “Borcun ifası, mukavelenin akdi zamanında göz önüne getirilmesi mümkün olmayan siyasi, iktisadi, içtimai hadiselerden dolayı akid için tahammülü çok güç bir külfet teşkil ettiği takdirde, akide mukavelenin tadil veya feshini talep veya dava edebilmek hakkını veren sebeptir” şeklinde tarif edilmiş bulunmaktadır. Bu tanımlamayı genişletecek olursak, mücbir sebep, borcun ifasına engel olan ve herhangi bir kimse tarafından alınacak tedbirlere rağmen önüne geçilmesine imkan olmayan beklenmedik, harici ve borçlunun iradesi dışında meydana gelen bir olaydır. Başka bir deyimle, seçilemeyen ve karşı konulamayan bir hadiseyi ifade eder. Borçlu, beklemediği önüne geçemediği ve kendisine isnat olunmayacak bir sebeple borcunu yerine getirememesinden dolayı sorumlu tutulamaz. Bir hadisede mücbir sebebin söz konusu olabilmesi için BK’nun 117. maddesi hükmünce borcun yerine getirilmesine engel olan durumun borçlunun iradesinin dışında ve akit yapıldıktan sonra ortaya çıkmış bir durum olması şarttır. Uyuşmazlığın çözümünde, ayrıca yanlar arasında düzenlenen sözleşme hükümlerine de bakılmalıdır. Somut olayda, yapılan hibe sözleşmesinin 13.5 maddesine göre, mücbir sebep; taraflardan birinin sözleşme yükümlülüklerini yerine getirmesini engelleyen, tarafların kontrolü dışında olan bunların (veya yüklenicilerin, araçların veya çalışanların) hata veya ihmeline bağlanamayan, bütün çabalara rağmen aşılamayan ve öngörülmesi mümkün olmayan, istisnai bir durum veya olaydır. Eğer taraflardan biri yükümlülüklerini mücbir sebep nedeniyle yerine getiremiyorsa, sözleşme yükümlülüklerini ihlal etmiş sayılamaz.....endüstriyel ilişkilerde anlaşmazlıklar, grevler veya mali güçlükler mücbir sebep olarak nitelendirilemez...” Bkz. Yarg. 13. H.D., tarihli E:2009/8727 K: 2010/101 K.T.: 18.1.2010, <https://legalbank.net/belge/y-13-hd-e-2009-8727-k-2010-101-t-18-01-2010-ifa-imkansizligi-nedeniyle-borcun-sona-ermesi/749358/> (E.T.: 22.05.2020)

¹⁴⁷³ “...İthal veya döviz izninin, uzayan kanuni formaliteler nedeniyle gecikmesi yahut taşıma sözleşmesinin yerine getirileceği dönemdeki mevsim koşullarına bağlı olarak yolun karla kaplanması hallerinde de mücbir sebebin varlığı kabul edilmemektedir. Fırtına sebebiyle ağacın yola devrilmesi ya da yolun yer yer buzlu ve kaygan olması gibi trafik şartlarından doğan olumsuzluklar, yolculuk sırasında sık karşılaşılan olaylar olduklarından öngörülemez ve kaçınılmaz nitelikte kabul edilmeyeceğinden bu durumlar da mücbir sebep olarak kabul edilemez...” Bkz. **Arkan**: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.138; “...Bir olayın mücbir sebep olarak nitelendirilebilmesi için o olayın önceden sezilemez, karşı konulamaz olması ve harici bir etkenden ileri gelmiş olması gerekir. Bu unsurları içermeyen bir olay umulmayan bir hal niteliğini taşısa dahi mücbir sebep olarak kabul edilemez. Olayımızda bir teknik arızanın bulunduğu kabul edilmiş olmakla beraber bunun önceden sezilemez ve dolayısı ile önlenemez bir nitelik taşıdığı tespit edilememiştir. Bilindiği gibi teknik arızalar çoğu kez aracın periyodik bakımının zamanında gereği gibi yapılmamış olmasından ileri gelir ki, bu da araç için bir kusur teşkil eder. Kusurun söz konusu olduğu hallerde ise mücbir sebepten bahsedilemez. Yargıtay’ın teknik arıza konusundaki kökleşmiş içtihadı da bu doğrultudadır. İşte, mahkemece yukarıda açıklanan bu hususlar göz önünde tutularak teknik arızanın bir mücbir sebep gibi, illiyet rabitasını ortadan kaldırmayacağı ve dolayısı ile araç sahibinin ve eğer araç geçici olarak kısa süreli emaneten alınmamış ise sürücüsünü sorumluluktan kurtarmayacağı kabul edilip, buna göre araştırma yapılarak hüküm tesisi gerekirken, yazılı şekilde karar oluşturulması hatalı olmuş ve kararın açıklanan nedenlerle bozulması gerekmektedir...” Bkz. Yarg. 11. H.D., tarihli E:2004/398, K: 2004/9577 K.T.: 11.10.204, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2004-398-k-2004-9577-t-11-10-2004-rucu-davasi/279019/>, (E.T.: 26.05.2020)

Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay mücbir sebepten daha geniş bir kavram olarak anlaşılması gerektiğinden¹⁴⁷⁴ fevkalade hali de kapsayıp kapsamadığının değerlendirilmesi önemlidir. Fevkalade hal, borçlunun kaçınamayacağı şekilde borcu ihlal etmesine sebep olan bir olaydır¹⁴⁷⁵. Mücbir sebepte fevkalade hale göre daha büyük bir şiddet ve herkes için bir kaçınılmazlık söz konusu olup, mücbir sebep sorumlu kişinin işletme ve faaliyetinin dışında gerçekleşen bir olaydır. Fevkalade hal ise sadece borçlunun kaçınamayacağı tarzda borcun ihlaline sebebiyet veren, işletme veya faaliyet içi bir olay olarak ortaya çıkması mümkün olan olaydır¹⁴⁷⁶. Her fevkalade hal, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay olarak kabul edilemeyecek olup, somut olayın şartları dikkate alınarak bu durumun tespit edilmesi gerekecektir¹⁴⁷⁷.

Kanaatimizce, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay, birçok unsuru kapsamakta olduğundan taşıyanın en çok başvurabileceği kurtuluş sebebi olmakla birlikte ispatlanması da bir o kadar zor bir kavramdır¹⁴⁷⁸. Zira bu durum her somut olayda değişebilmektedir. Örneğin hırsızlık kural olarak taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir olay olarak kabul edilse de İtalya gibi hırsızlığın yoğun olduğu ülkelerde taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olay olarak kabul edilmeyebilir¹⁴⁷⁹.

4.3.3.8.2.2. Gönderen veya Gönderilenin Bir Davranışı

TTK m.875/2 uyarınca eşyada meydana gelen zarara gönderen veya gönderilenin davranışı sebep olmuşsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır. Bu halde gönderen veya gönderilenin davranışının zarara sebebiyet vermesi yeterli olup, bu kişilerin kusuru aranmaz. Gönderen veya gönderilenin fiili, aktif veya pasif nitelikte olabilir¹⁴⁸⁰. Gönderen veya

¹⁴⁷⁴ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.44; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.163; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.123; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s. 133.

¹⁴⁷⁵ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.122.

¹⁴⁷⁶ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.122.

¹⁴⁷⁷ **Adıgüzel:** *MTO*, s.228; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.155,159; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.123-124.

¹⁴⁷⁸ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.129; **Kaya:** *"Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II"*, s.325; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.102; **Seven:** *Yüke Özen*, s.56.

¹⁴⁷⁹ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.156; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.103; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.127-128.

¹⁴⁸⁰ Gönderen veya gönderilenin aktif fiilleri için bkz. **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.117-124; Gönderen veya gönderilenin pasif fiilleri için bkz. **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, 125- 134; Ayrıca bkz. **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.167.

gönderilenin hatasından; taşıyıcının normal koşullarda bilemeyeceği, eşyaya ilişkin önemli bir durumun, taşıyıcıya eksik veya yanlış bildirilmesi anlaşılabılır¹⁴⁸¹. Gönderen veya gönderilenin ihmalinden, taşımanın sağlıklı bir şekilde yürütmesine yardım edecek bilgilerin taşıyıcıya bildirilmemesi anlaşılabılır¹⁴⁸². Eşyanın yetersiz ambalajlanması, yükleme, istifleme ve boşaltmanın gereken şekilde yapılmaması ve eşyaya ilişkin bilgi verilmemesi bu kapsamda değerlendirilebilir¹⁴⁸³. TTK bu kişilerin hatası ve ihmalini değil zararın oluşmasına etki eden tüm davranışlarını esas almaktadır¹⁴⁸⁴.

TTK m.857, 860 ve 861 ve 864. maddeleri gönderenin yeterli bilgi vermemesinin kapsamını oluşturmaktadır. TTK m.857/g, h, i bentleri uyarınca, taşıma konusu eşyanın özellikleri taşıma başlamadan önce eksiksiz olarak belirtilecektir¹⁴⁸⁵. Bildirimin eksik veya yanlış yapılması ya da hiç yapılmaması durumunda bir zarar meydana geldiği takdirde taşıyıcının sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kalkmaktadır. TTK m.860 uyarınca gönderen, eşyanın tesliminden önce, resmi nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri taşıyıcıya vermek ve söz konusu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakmak zorunda olduğundan gönderenin bu hususlardaki eksikliği taşıyıcının sorumluluğunu kısmen veya tamamen ortadan kaldırmaktadır. TTK m.861 uyarınca, tehlikeli eşya taşınmasında gönderen, taşıyıcıya zamanında açık, anlaşılabılır içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür. Taşıyıcı, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulmaktadır. TTK m.864 uyarınca taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksiklikler tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmama ve refakat belgelerindeki bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan gönderen sorumlu olduğundan bu durumda da taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkmaktadır.

Zararın gönderen veya gönderilenin bir fiilinden kaynaklandığını ispat yükü taşıyıcıya aittir.

¹⁴⁸¹ **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.100.

¹⁴⁸² **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.167; **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s.186.

¹⁴⁸³ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.167.

¹⁴⁸⁴ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.167-168.

¹⁴⁸⁵ **Adıgüzel:** *MTO*, s.232.

4.3.3.8.2.3. Gönderen veya Gönderilenin Talimatı

Gönderen ve gönderilenin veya bunları temsil ile yetkili kişilerin¹⁴⁸⁶ usulüne uygun talimatının yerine getirilmesi neticesinde zararın doğması durumunda taşıyıcı bu zarardan sorumlu olmayacaktır¹⁴⁸⁷. Eğer eşyaları zarara sebebiyet verecek bir hale taşıyıcının davranışı sokmuş, sonra taşıyıcı buna karşı nasıl hareket edileceğine dair talimat istemişse taşıyıcı bu istisnaya dayanamaz¹⁴⁸⁸. Burada talimattan sadece eşya ile ilgili işlemler değil gönderen veya gönderilenin taşıyıcıya beyan ettiği her türlü talep anlaşılmalıdır¹⁴⁸⁹. Taşıyıcıya verilen talimatta bu kişilerin kusurunun bir önemi olmayıp taşıyıcı tarafından sadece zararın oluştuğunun ve zararın bu kişilerin talimatına dayandığının ispatlanması sorumluluktan kurtulmak için yeterli olacaktır¹⁴⁹⁰. Bununla birlikte taşıyıcı, gönderen veya gönderilenin zarara sebebiyet verme ihtimali bulunan bir talimata doğrudan uymamalı, talimatı gerçekleştirmeden önce onları bilgilendirmelidir¹⁴⁹¹.

4.3.3.8.2.4. Eşyadaki Özel Ayıp

TTK m.875/2 uyarınca eşyadaki özel ayıp, taşıyıcının sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulmasını sağlayabilecek bir sebep olarak düzenlenmiş¹⁴⁹², ancak bu kavramın ne anlama geldiğine ilişkin bir açıklama yapılmamıştır. Eşyadaki özel ayıp, eşyanın dahil olduğu türün taşıdığı ortak özellik ve niteliklerdeki eşyaların aynı taşıma şartlarında sorunsuz taşınmasına rağmen, eşyada nitelik veya nicelik açısından bulunmaması gereken bir özelliğin varlığı dolayısıyla taşıma sırasında zarar görmesine sebep olan şeydir¹⁴⁹³. Eşyadaki özel ayıp, fabrika hatası olan makinenin birtakım parçalarının normal seviyedeki bir sallantıda zarar

¹⁴⁸⁶ **Erdem:** *Karayolu Taşıma Hukuku*, s.344.

¹⁴⁸⁷ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* s.72; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.213.

¹⁴⁸⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.134.

¹⁴⁸⁹ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.115; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.134.

¹⁴⁹⁰ **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.253; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* s.117; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.96; **Adigüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.167; **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.299; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.101.

¹⁴⁹¹ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.117.

¹⁴⁹² “...Davalılar ... Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. ve ...Uluslararası Taşımacılık Gıda Mad. İnş. M. Mob. O. Ür. Tar. Hay. Tic. İt. İh. Ltd. Şti. vekili, zamanaşımı def’inde bulunmuş, alıcının mal bedelini ödemediği ispatlanmadan davanın açılmayacağını yani davacının aktif husumetinin bulunmadığını, hasarın yüke hasardan meydana geldiğini, dolayısıyla taşıyıcı olan müvekkillerinin sorumluluğunun olmadığını savunarak, davanın reddini istemiştir...” Bkz. Yarg. 11. H.D, E:2016/6808, K:2017/7529 K.T.:21.12.2017, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-6808-k-2017-7529-t-21-12-2017/3012312/> (E.T.: 15.11.2020)

¹⁴⁹³ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.106; **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.254; **Aydın:** *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, s. 65; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* s.113; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.217; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.102.

görmesi, gaz kaçağı olan çakmakların patlamaya sebep olması gibi¹⁴⁹⁴, eşyanın zararın meydana gelmesine neden olacak şekilde farklı özelliklere sahip olmasıdır.

Eşyadaki özel ayıp dolayısıyla zararın meydana gelmesi için taşıyıcının gerekli tedbirleri alması ve zarara sebebiyet veren bir davranışının olmaması gerekmektedir¹⁴⁹⁵. Eğer taşıyıcıya eşyanın özel ayıbı hakkında taşıma sözleşmesinde ve taşıma senedinde bilgi verilmiş, taşıyıcı da eşyayı kabul etmişse artık bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir¹⁴⁹⁶.

Eşyadaki özel ayıp, özel sorumluluktan kurtulma sebeplerinden biri olan “eşyanın doğal niteliği” ile aynı manaya gelmemektedir¹⁴⁹⁷. Eşyanın doğal niteliğinde türün kendisinden beklenen özellikleri sebebiyle bir zarar meydana gelme ihtimali var iken, eşyadaki özel ayıpta, eşyanın aynı türdeki başka eşyalardan farklı bir niteliğe sahip olması sebebiyle zarar meydana gelmektedir¹⁴⁹⁸.

4.3.3.8.3. Sorumluluktan Kurtulmada Özel Sebepler

4.3.3.8.3.1. Taşımanın Üstü Açık Taşıtla Yapılmış Olması

TTK m.878 uyarınca eşyanın taşınmasında sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması sebebiyle zarar ortaya çıktığı takdirde taşıyıcı zararın bundan doğdunu ispat ettiği sürece sorumluluktan kurtulacaktır. TTK m.878’e göre, üzeri örtüyle kapatılmamış, tentesi olmayan her araç üstü açık olarak kabul edilecektir¹⁴⁹⁹. TTK’da CMR’den farklı olarak taşımanın üstü açık araçla yapılacağının taşıma senedine geçirilmesi şartı bulunmamaktadır. Bu durumda ispat yükü taşıyıcının üzerinde olup, teamül gereği üstü açık araçla taşıma yapılması mümkün olan hallerde, bu durumun kabul edilmediğini ispat yükü gönderen ve gönderilendedir¹⁵⁰⁰.

Taşımanın üstü açık araçla yapılması ziya ve hasar olarak her iki tür zararın ortaya çıkmasına sebep olabilir¹⁵⁰¹. Taşınan eşya ıslanarak hasara görebilir veya hareket sırasında

¹⁴⁹⁴ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.107; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.165.

¹⁴⁹⁵ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.107; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.101.

¹⁴⁹⁶ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.218.

¹⁴⁹⁷ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.135.

¹⁴⁹⁸ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.194; **Kaya:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.256; **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s.189.

¹⁴⁹⁹ **Adıgüzel:** *MTO*, s.234; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.185.

¹⁵⁰⁰ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.185; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.107.

¹⁵⁰¹ **Avcı, Furkan, Koray:** *Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri*, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep, 2019, s.68

istiflenmiş parçaların araçtan düşmesi sonucu kısmi ziya meydana gelebilir¹⁵⁰². Bununla birlikte aracın üstünün açık olması tam ziyaa sebebiyet vermediğinde taşıyıcı TTK m. 878/1.b-a hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulamaz¹⁵⁰³. TTK m. 878/2’de olağanüstü ziya veya hasar durumlarında bu karinenin geçerli olmayacağı belirtildiğinden, üstü açık araçla yapılan taşıma durumunda zararın meydana gelmesi bundan dolayı karine olarak kabul edilip üstü açık araçla yapılan taşımalarla bağdaşmayacak taşıma işlerinde, taşıyıcının karineye dayanamayacağı kabul edilecektir¹⁵⁰⁴.

TTK m. 878/3 hükmünde üstü açık araçla gerçekleştirilen taşımalarda gönderenin talimatına uyulmaması düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca ziya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından kaynaklanıyorsa, taşıyıcı üstü açık araçla taşımadan dolayı zararın gerçekleştiğini ileri süremez.

Gecikme durumunda ise taşıyıcı gecikmenin üstü açık araçla taşımadan kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.

4.3.3.8.3.2. Eşyanın Ambalajsız veya Kötü Ambalajlı Olarak Taşınması

TTK m.862 uyarınca; gönderen eşyanın özelliklerini en iyi bilen kişi olarak eşyayı ziya ve hasardan korumak için eşyanın niteliği ve kararlaştırılan taşımaya göre eşyanın ambalajlanmasını sağlamakla yükümlüdür¹⁵⁰⁵. Taşıyıcının bu hükme dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için ambalaj yükümlülüğünün gönderene ait olması ve eşyanın taşıma sırasında ambalaja ihtiyaç duyan bir eşya olması gerekmektedir¹⁵⁰⁶.

Bununla birlikte taşıma sözleşmesinde ambalajlamanın taşıyıcının yükümlülüğünde olduğu veya ambalajlama yapılmadan eşyanın taşınacağı kararlaştırılabilir¹⁵⁰⁷. Ambalajlama yapılmadan eşyanın taşınıp taşınmayacağı somut olayın şartlarına bakılarak

¹⁵⁰² **Avcı:** *Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri*, s.68

¹⁵⁰³ **Adıgüzel:** MTO, s.236; **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.254.

¹⁵⁰⁴ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.186; **Avcı:** *Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri*, s.68.

¹⁵⁰⁵ TTK uyarınca gönderene emredici nitelik taşımayan böyle bir sorumluluk yüklenmiştir. Bkz. **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.169, 187; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.246, 214 nolu dp.; “Hasar, taşıma sırasında oluşmuşsa, hasarın ambalajlamadan kaynaklandığını kanıtlama yükümü davalı taşıyıcıdadır. (Y.11.HD. 02.05.2013- E.10756 / K.8892)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.372; “Gönderen, taşıyacak eşyayı ziya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorundadır. (Y.11.HD. 04.02.2015- E. 19167/K.1264)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*: s.387.

¹⁵⁰⁶ **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.256.

¹⁵⁰⁷ **Adıgüzel:** MTO, s.238; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.187.

değerlendirilmelidir¹⁵⁰⁸. Taşıyıcı ambalajlama yükümlülüğü olduğu durumlarda eşyayı ticari açıdan yeterli ancak taşıma sırasında meydana gelecek zararlardan korumaya yetersiz bir ambalajlama yaptığında, meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır¹⁵⁰⁹.

TTK m 862 uyarınca, eşyanın niteliği ve somut taşıma işi göz önüne alındığında taşıyıcının taşıma işi başlamadan önce ambalajı kontrol etmesi gerekmektedir¹⁵¹⁰. Buradaki kontrol taşıyıcının basiretli bir tacirden beklenen özeni göstererek ve somut olayın şartlarını düşünerek herhangi bir uzmanlık gerektiren ekipman kullanmadan ambalajın yeterliliğini tespit etmekten ibarettir¹⁵¹¹. Taşıyıcı açıkça belli olan usulüne uygun ambalajlanmama durumunu tespit ettiğinde bunu gönderene bildirmeli ve taşıma senedine yazmalıdır¹⁵¹².

¹⁵⁰⁸ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, 118; **Kaya:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.256; Örneğin bilgisayar, parçalanmaya müsait makineler ve hazır giyim ürünleri için ambalajlama gerekirken, otomobil için gerekmemektedir. Bkz. **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.133.

¹⁵⁰⁹ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.133-134

¹⁵¹⁰ “...Kural olarak, eşyanın ambalajlanması gönderene ait olsa da, kargo taşımasının niteliği gereği, davalının da eşyanın ambalajı hususunda nezaret yükümlülüğü olduğunun kabulü gerekir. Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından alıcıya teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaandan, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur...” Yarg. 11. H.D, E:2016/4798 K:2018/130 K.T.:10.01.2018, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-4798-k-2018-130-t-10-01-2018/3072818/>, (E.T: 24.02.2020); **Karan:** *CMR Şerhi*, s.171.

¹⁵¹¹ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.247; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.118; “İstif ve ambalaj hatasından kaynaklanan hasarlanma iddiasında, bu husus dava dışı sigortalıya ait olsa bile, davalı taşıyıcının da; yol şartları, iklim şartları, ulaşım süresini en iyi bilen kişi olarak bu durumu taşıtana duyurması, aksi halde karşılıklı kusurun dikkate alınması ve sonucu çerçevesinde karar verilmesine ilişkin karar yasaya uygundur. (Y.11. HD. 192.2014- E. 13668/ K.20084)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.387.

¹⁵¹² **Karan:** *CMR Şerhi*, 196; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.247; **Avcı:** *Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri*, s.71; Taşıyıcı ambalajın dış görünüş itibarıyla hasarlı olup olmadığının kontrol edip, ambalajın türünün taşıma işine uygunluğunun değerlendirilecektir. Nitekim Yargıtay da bir kararında, “...Mahkemeye tüm dosya kapsamına göre; hasarın press makinesinin altında bulunan takozun kırılması nedeniyle meydana geldiği, press makinasının 20.500 kg ağırlığında olduğu ve altında ahşap paletin bulunduğu, sabitleme takozunun ise bu işlevi görmeye yeterli olmadığı ve bunun sonucunda kırıldığı ve hasarın meydana geldiği, ambalajlamanın yeterli olmadığı, ambalajlamanın davacı şirketin sigortalısı tarafından yapıldığı ve yüklemenin ambalajlı olarak yapılması nedeniyle davalının orjinal ambalajı denetleyerek yetersizliğini tespit etmesinin mümkün olmadığı, bu sebeple meydana gelen hasarda davalının kusurunun bulunmadığı, bu nedenlerle davanın reddine karar verilmiştir...” Bkz. Yarg. 11. HD. E: 2016/1929, K:2017/1182 file:///C:/Users/Yunus%20Alhan/Downloads/11.%20Hukuk%20Dairesi_2017_1182.pdf,(E.T:22.08.2020);

“...6102 Sayılı TTK'nun 862. maddesinde gönderenin, eşyayı ziya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorunda olduğu, 878. maddesinde ise gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlamanın taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracağı hususları düzenlenmiş olmakla birlikte, ambalajlama gönderene ait olsa bile taşıyıcının malın sağlam ve tam olarak teslimi sorumluluğu çerçevesinde gerek istifleme gerekse ambalaj itibarıyla taşımaya uygunluğu noktasında denetleme görevi mevcuttur. Ambalaj itibarıyla taşımaya uygunluk genel görünüş itibarıyla yapılacaktır. Şayet hasar, salt emtianın ambalaj içine doğru ve sağlam yerleştirilmemesinden kaynaklanmış ise ambalaj içini kontrol imkanı olmayan hallerde taşıyıcının bir sorumluluğunun olmayacağı kuşkusuzdur...” Yarg. 11. H.D., E:2014/13668 K:2014/20084, K.T.:19.12.2014, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2014-13668-k-2014-20084-t-19-12-2014/2300232/>, (E.T: 01.09.2020),

Taşıyıcının taşıma senedine çekince koymaması durumunda eşyanın iyi durumda teslim alındığına dair bir karine meydana gelir¹⁵¹³.

Multimodal taşımalarda sıklıkla kullanılan konteynerin ambalaj olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği önem arz etmektedir. Doktrinde konteynerin ambalaj olarak değerlendirilebileceği yönündeki görüşlerin¹⁵¹⁴ yanı sıra, konteyneri doğrudan ambalaj olarak kabul etmeyen gönderen tarafından sağlanmış olması şartı ile konteynerin kullanımının ambalajlama amacına yönelik olması şartlarının birarada gerçekleşmesi durumunda ambalaj olarak kabul eden görüşler¹⁵¹⁵ mevcuttur. Konteyner daha önce de ifade ettiğimiz üzere ambalaj olmayıp, eşyanın taşınmasına yardım eden bir taşıma gerecidir¹⁵¹⁶. Eşyanın konteynere düzgün yerleştirilmemesi neticesinde zarar meydana geldiği durumlarda zararın ambalajlama kapsamında değerlendirilmesi gerektiğine ilişkin görüşlerin aksine kanaatimizce konteyner ambalaj olarak kabul edilemez¹⁵¹⁷. Eşyanın sabitleme işlemleri yapılmadığı için konteynerin kenarlarına çarpmasından doğan zarar ambalajlamadan değil yükleme ve istiften kaynaklanmaktadır.

4.3.3.8.3.3. Eşyanın Gönderen, Gönderilen veya Bunlar Adına Hareket Edenler Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklmesi ve Boşaltılması

TTK m.878/1 uyarınca eşyanın yüklmesi, istiflenmesi, boşaltılması ve işleme tabi tutulması gönderen veya gönderilen ya da bu kişiler adına hareket edenlerce gerçekleştirilirken zıya, hasar veya gecikme meydana gelirse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır¹⁵¹⁸. Yükleme eşyanın aracın üzerine veya içerisine insan gücü ile veye vinç,

¹⁵¹³ TTK m. 862, CMR Konvansiyonunu m. 17/4-b ve e fıkralarına tekabül etmektedir. Yargıtay 11. HD., 01.04.2008, E.2007/2623, K.2008/4241 sayılı kararında, “Davacı vekili, müvekkiline nakliyat sigorta sözleşmesi ile sigortalı emtianın, davalı tarafından Ankara’dan Almanya’ya CMR Konvansiyonuna tabi olarak taşınması sırasında, emtianın hasarlı olarak alıcısına teslim edildiğini, ...davalı vekili hasarın ambalaj hatasından kaynaklandığını, bu nedenle müvekkili sorumlu olmadığını savunarak davanın reddini istemiştir...ispat yükü kendisinde olmasına rağmen davalı taşıyıcının hasarın ambalaj hatasından kaynaklandığını ispatlayamamış olmasına göre, davalı vekilinin itirazları yerinde değildir.” Bkz. **Lale:** Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, s.348-349.

¹⁵¹⁴ **Karan:** CMR Şerhi, s.37; **Çakıcı, Latif:** Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık, s.33-34; **Adıgüzel:** Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.170.

¹⁵¹⁵ **Karan:** CMR Şerhi, s.37; **Karan:** The Carrier’s Liability, s.131.

¹⁵¹⁶ Aynı yönde bkz. **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.24.

¹⁵¹⁷ Aksi yönde bkz. **Adıgüzel:** Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.170; Aynı yönde bkz. **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.135-136.

¹⁵¹⁸ Yargıtay bu yükümlülüğün kime ait olduğunun belirlenmesine yönelik somut olayın şartlarına bakılması gerektiğine hükmetmiştir “...Davacı yan, rapora itirazında, TTK’nın 863. maddesine göre, yükleme sorumluluğu esasen taşıyanda olsa da, yine aynı maddeye göre, bu kuralın istisnasının aksi yönde bir ticari teamül bulunması olduğunu, meyve sebze hali sektöründeki ticari teamüle göre, malın taşıyan tarafından araca yüklendiğini, istiflemenin ise taşıyan tarafından yapıldığını, bu yönde bir ticari teamül bulunup, bulunmadığının araştırılması gerektiğini ileri sürmüştür. Mahkemece, zikredilen hususta davacı yanın itirazları doğrultusunda araştırılma yapılmadan sonuca gidildiği anlaşılmaktadır. Bu durumda, mahkemece, davacının iddia ettiği şekilde bir ticari teamül bulunup bulunmadığının Ticaret Odası nezdinde araştırılarak, sonucuna göre hüküm

forklift gibi araçlarla konulması¹⁵¹⁹, boşaltma ise eşyanın başka bir araca aktarılması veya bir yere indirilmesi amacıyla araçtan indirilmesidir¹⁵²⁰. Eşyanın işleme tabi tutulmasından TTK m.878'in gerekçesinde belirtildiği üzere eşyanın istiflenmesi ve sabitlenmesi anlaşılmalıdır. İstifleme, araca yüklenmiş olan eşyanın, usulüne uygun bir şekilde üst üste veya yan yana dizilerek dengeli bir şekilde yerleştirilmesidir¹⁵²¹.

TTK m.878/1 sayesinde eşyanın taşıyıcının zilyedliğinde olmadığı bu sebeple eşyaya özen borcunun bulunmadığı yükleme-istif, eşyanın işleme tabi tutulması ve boşaltma işlemlerinden doğan zararın daha sonra tespit edilmesi durumunda taşıyıcı eşyanın yüklenmesinin-istiflenmesinin, boşaltılmasının, işleme tabi tutulmasının, gönderen veya gönderilen tarafından yapıldığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilmektedir¹⁵²².

TTK m. 863/2'deki taşıyıcının, gönderen veya gönderilen tarafından yapılan yükleme, boşaltma ve istifleme işlerindeki nezaret yükümlülüğü taşıyıcının bu sorumluluğu mutlak olarak bertaraf etmesine engeldir¹⁵²³. Bu yükümlülük yapılan işlemin işletme güvenliğine uygunluğunu sağlamak için getirilmiş olup, taşıma işinin özelliğine göre farklılık arz

tesis edilmesi gerekirken eksik incelemeye dayalı olarak karar verilmesi doğru görülmemiş; hükmün belirtilen sebeple de davacı yararına bozulmasını gerektirmiştir..." Yarg. 11. H.D., E:2018/2593 K: 2019/3646 K.T.: 13.05.2019 <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2018-2593-k-2019-3646-t-13-05-2019/3411661/>, (E.T: 04.04.2021)

¹⁵¹⁹ **Erdil:** CMR Konvansiyonu, s. 227; **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.42.

¹⁵²⁰ **Erdil:** CMR Konvansiyonu, s. 199; **Aydın:** CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, s.81; **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.50.

¹⁵²¹ **Erdil:** CMR Konvansiyonu, s.199; **Aydın:** CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, s.81; **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.138.

¹⁵²² **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.137; **Adıgüzel:** Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu, s.172-173; **Özdemir:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.249; **Aydın:** CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, s.79; **Can:** CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, s.40; **Akıncı:** Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, s.89-90.

¹⁵²³ "...6102 s. TTK'nın 863. maddesi uyarınca, "Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür." Mahkemece hasarın istifleme ve yükleme hatasından kaynaklandığı, istiflemenin dava dışı göndericiye ait olduğu, davalı taşıyıcının gözetim yükümlülüğü nedeniyle sorumlu tutulması gerektiği kabul edilmiş olmasına rağmen yukarıda bahsi geçen kanun hükmü uyarınca tarafların kusur durumu ve kusur oranı belirlenmeksizin zararın tamamından davalı taşıyıcıların sorumlu tutulması doğru görülmemiş davalılardan ... vekilinin temyiz itirazının kabulü ile hükmün bozulması gerekmiştir..." Yarg. 11. H.D., E: 2016/7258 K: 2017/4332 K.T.: 13.09.2017, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-7258-k-2017-4332-t-13-09-2017/2949723/>, (E.T: 04.06.2021); "...Dairemizin yerleşik uygulamasına göre ambalajlama, yükleme ve istif göndericiye ait olsa bile, taşıyıcının basiretli bir tacir gibi davranmaktan kaynaklanan yüklemeye nezaret görevi bulunmaktadır. Bu sebeple, taşıyıcının doğacak bir zarardan sorumluluğunun kalkması için bu yöndeki ihtirazi kaydın taşıma sözleşmesine şerh düşmesi gerekir. Ancak, taşıyıcının hiçbir ihtirazi kayıt ileri sürmeden taşımayı gerçekleştirmesi, yükün tam ve sağlam alındığı hususunda karine teşkil eder ise de, taşıyıcının yükün sağlıklı taşınabilmesi ve hasara uğramaması için, yükleme ve istiflemeyi, basiretli bir tacir gibi gözetmemesi, hatalı bir yükleme varsa buna karşı çıkmaması ve yükün güvenli taşınabilmesi için, gereken her türlü tedbiri almaması ambalajlama ve istifleme yönünde müterafik kusurunu teşkil eder." Yarg., 11. H.D., E:2003/5444 K:2004/399 K.T.: 19.01.2004, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2003-5444-k-2004-399-t-19-01-2004-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/626275/>, (E.T:07.06.2021)

edebilir¹⁵²⁴. Taşıyıcı nezaret yükümlülüğünü yerine getirebilmek için yükleme, istifleme ve boşaltma esnasında kendisi ya da yardımcıları bilfiil bulunarak gönderen veya gönderileni ikaz edecek¹⁵²⁵ ya da bu durumu taşıma senedine yazacaktır¹⁵²⁶.

Taşıyıcının ilk yüklemeden sonra eşyayı boşaltıp tekrar yüklemesi veya taşıma kapasitesinin aşılması nedeniyle bir zarar meydana gelirse taşıyıcı TTK m.878/b.c'ye dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır¹⁵²⁷.

4.3.3.8.3.4. Eşyalar Üzerindeki İşaret ve Numaralandırmanın Yetersiz ve Hatalı Olması

TTK m.862 uyarınca, eşyanın numaralandırılması ve işaretlenmesi ile bunun taşıma senedine yazılmasından gönderen sorumludur. Bu nedenle taşıyıcı, gönderen veya yardımcıları tarafından eşya ve ambalajların üzerinde eksik veya hatalı işaret yahut numaralandırılma yapılması sonucunda ortaya çıkan zararlardan sorumlu değildir¹⁵²⁸. Taşıma senedi düzenlendiği durumlarda, taşıyıcının taşıma senedini çekince koymaksızın alması eşyanın işaret ve numaralandırılmasını kabul ettiğini gösterdiğinden, eşyadaki işaret ile taşıma senedinin uyuşmaması durumunda ispat yükü taşıyıcıda kalmaktadır. Taşıyıcının açık olarak anlaşılamayan işaret ve numaralandırma hatalarına karşı bir kontrol yükümlülüğü söz konusu değilken açıkça belli hatalara karşı kontrol yükümlülüğü vardır. Kontrol yükümlülüğüne uymaması durumunda meydana gelen zarardan müştereken sorumlu olur¹⁵²⁹.

İşaret veya numaralandırma gönderenin talimatı üzerine taşıyıcı tarafından taşıma esnasında da yapılabilir¹⁵³⁰. Bu durumda taşıyıcı gönderenin temsilcisi sıfatıyla işaret ve numaralandırmanın yeterli olduğuna dikkat etmelidir yoksa gönderenle birlikte meydana

¹⁵²⁴ **Adıgüzel:** MTO, s.242; **Avcı:** *Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri*, s.73.

¹⁵²⁵ “Eşyalardaki hasar, eşyaların iyi istiflenmemesi sonucu doğmuştur. Yükleme ve istifleme gönderene ait olsa bile, taşıtanın yanlış talimatına taşıyıcının karşı çıkması gerekir. Taşıyıcı, yükleme esnasında ve istiflemeye hazır bulunmak konusunda yükletene başvurduğu ve bunun red edildiğini ispat etmedikçe, taşıyıcı da sorumludur. (YHGK. 27. 11.1996- E. 1996/ 11-632, K.822) Bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.495.

¹⁵²⁶ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.252; Yargıtay bir kararında taşınan eşyanın, taşıma aracı dorsesine zarar vermesi nedeniyle zararın tazminine ilişkin ilamına göre; ‘yüklemedeki kusurun açık seçik belli olması ve taşıyıcının buna müdahale etmemesi ya da çekince koymaması durumunda, taşıtanın zarardan sorumlu olması mümkün değildir. Yükleme mümkün olsa dahi, taşıyıcının nezaret sorumluluğu devam etmektedir.’ Bkz. **Lale:** *Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, s.187; “Taşınan yükün sabitleme işleminin yeterli olmaması nedeniyle, hasarın meydana geldiği tespit edildiğine göre, taşıyıcının yardımcı şahsı olarak araç sürücüsünün ilke olarak nezaret yükümlülüğü de dikkate alınmalı ve kusur oranı belirlenmelidir. (Y.11.HD. 04.06.2013- E.13625/ K.11631)’” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.400.

¹⁵²⁷ **Adıgüzel:** MTO, s.242; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.173; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.252; **Avcı:** *Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri*, s.75.

¹⁵²⁸ **Avcı:** *Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri*, s.77.

¹⁵²⁹ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.198; **Adıgüzel:** MTO, s.245.

¹⁵³⁰ **Avcı:** *Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri*, s.78.

gelen zarardan sorumlu olur¹⁵³¹. Bu konuda gönderenden bir talimat gelmezse veya talimata uyma imkanı yoksa TTK m. 869'a göre taşıma engeli hasıl olmaktadır. Taşıma engeli durumunda taşıyıcı gönderenin kusurunu ispat etmekle yükümlü olmaksızın sadece illiyet bağıını ispat ederek sorumluluktan kurtulacaktır¹⁵³².

4.3.3.8.3.5. Canlı Hayvan Taşınması

Canlı hayvan taşınması diğer eşyalara nazaran daha fazla risk taşıdığından TTK m.878/b-f'de özel riskler arasında sayılmıştır¹⁵³³. Daha önce de ifade ettiğimiz üzere, hayvanlar ürkme, rahatsızlanma, hastalanma, birbirlerine zarar verme gibi tehlikelere her an maruz kalma tehlikesi altındadır. Taşıyıcı bu durumda somut olayın özelliklerine göre gereken tüm tedbirleri almış olduğunu ve kendisine verilen bütün talimatları yerine getirdiğini ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır¹⁵³⁴. Burada taşıyıcı gösterebileceği en yüksek özeni göstermeli, verilen talimatlarda canlı hayvan taşınmasına yönelik talimatlar olmalıdır¹⁵³⁵.

4.3.3.8.3.6. Eşyanın Doğal Niteliği

TTK m. 878/1-d uyarınca taşıyıcı meydana gelen zararın eşyanın özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliğinden kaynaklandığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır¹⁵³⁶. TTK m.878/4 uyarınca, taşıyıcı, sözleşme uyarınca eşyayı sıcağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan sorumsuzluk sebebine ancak, hal ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması halinde dayanabilir¹⁵³⁷. Eşyanın et, balık, meyve gibi özel nitelikte olması sebebi ile belirli donanımda ve belirli bir ısı derecesinde muhafaza edilerek taşınması gerektiğinde, taşıyıcı, taşıma öncesi gerekli

¹⁵³¹ Adıgüzel: MTO, s.245.

¹⁵³² Kaya; "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II", s.260.

¹⁵³³ Kaya; "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II", s.260; Adıgüzel: MTO, s.245.

¹⁵³⁴ Özdemir: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.243; Adıgüzel: Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu, s.199; Kaya: "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II", s.260.

¹⁵³⁵ Adıgüzel: MTO, s.245; Adıgüzel: Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu, s.200

¹⁵³⁶ Avcı: Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri, s.75.

¹⁵³⁷ Akıncı: Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, s.112; Adıgüzel: Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu, s.194-195.

tedbirleri almalı, eşyanın niteliğine uygun aracı seçmeli, taşımada sıcaklık veya soğukluğun gereken derecede olduğunu kontrol etmelidir¹⁵³⁸.

4.3.3.8.3.7. Tehlikeli Eşya Taşınması

TTK m.861 CMR'ye paralel olarak tehlikeli eşya taşınmasını düzenlemiştir¹⁵³⁹. Buna göre; *“Tehlikeli eşya taşınacaksa gönderen, taşıyıcıya zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür. Taşıyıcı eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli malın boşaltılmasını, depolanmasını geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlen karşılanmasını, gönderenden isteyebilir”* TTK tehlikeli eşyayı tanımlamamış, sadece tehlikeli eşya taşınması durumunda tarafların haklarını ve yükümlülüklerini ifade etmiştir. TTK m.861'in gerekçesi tehlikeli eşyanın tanımlanmasında yol gösterici niteliktedir. Buna göre; *“Tehlikeli eşya genel anlayışa uygun ve nesnel olarak tanımlanır. Tanımda genel anlayış kadar taşıyıcı da dikkate alınmalı ve onun ikaz edilmeyi bekleyebileceği eşya tehlikeli sayılmalıdır. Tehlikeli eşyanın tanımında taşımaya ilişkin diğer uluslararası sözleşmelerle de bağlantı kurulması doğru olur.”* Buradan hareketle tehlikeli eşyayı doğal nitelikleri ve yapıları gereği içerdikleri maddeler ile canlıları, doğayı, çevre güvenliğini tehlikeye düşürecek eşyalar olarak tanımlayabiliriz¹⁵⁴⁰. TTK m.861/2 uyarınca taşıyıcıya tehlikeli eşya konusunda bildirimde bulunulmaması veya taşıyıcının tehlikenin türünü bilmemesi durumlarında taşıyıcı eşyanın depolanması, geri taşınması, imhası gerekir ise taşıyıcı imhası/ortadan kaldırılması ve zararsız hale getirilmesi işlemlerini yapabilecektir¹⁵⁴¹. Bu işlemlerden dolayı da gönderene karşı herhangi bir sorumluluğu olmayacaktır¹⁵⁴². Hatta taşıyıcı, anılan kanun hükmünde yer alan tedbirlerden birine

¹⁵³⁸ **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.149-150; **Adıgüzel:** Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu, s.195; Bununla birlikte eşyanın olması gereken sıcaklıktan daha düşük sıcaklıkta taşınması bilerek kötüniyetli davranış olarak kabul edilemez. (Y.11. HD. 03.12.2014- E.10288 / K. 18927) bkz. **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.44; **Varol:** Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, s.138.

¹⁵³⁹ TTK m. 861 Gerekçe/ Hükmün kaynağı, CMR'nin 22'nci maddesidir; ancak hüküm kaleme alınırken HGB § 410 da gözönünde tutulmuştur.

¹⁵⁴⁰ **Karan:** CMR Şerhi, s.568; **Varol:** Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, s.145.

¹⁵⁴¹ **Varol:** Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, s.147.

¹⁵⁴² “..., taşımaya konu gaz soğutucu içindeki azot gazının yanıcı bir gazolmadığı, taşınan yükün tehlikeli madde kapsamında bir yük olmadığı belirlendiğinden, davalı taşıyıcının ek navlun talep edebilmek için haklı bir nedeni olmadığı halde, muzayaka halinde ödenen 17.500 \$ lik ek navlun ücretini almakta hasız olduğu gerekçesiyle, 13.335 USD hasar bedelinin dava tarihinden itibaren %5 faiziyle birlikte davalıdan tahsiline, 17.500 USD ek

başvurduğunda, bu işlemlerin giderlerini gönderenden talep edebilir. Gönderen tehlikeli madde konusunda taşıyıcıyı bilgilendirilmemiş olsa dahi, taşıyıcının bu durumu bildiğini veya bilmesinin gerektiğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilir.

4.3.3.8.3.8. Gümrük Kanunu ve Diğer Mevzuatlardaki Düzenlemelerin Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Haklı Kılması

Bu sorumluluktan kurtulma hali TTK m.878/1.b-g'de düzenlenmiş olup, hükmün gerekçesinde Gümrük ve Diğer Düzenlemelerden kaynaklanan teslimdeki gecikme sebebi ile taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemek amacı ile hükmün ihdas edildiği belirtilmiş olsa da, zıya ve hasar halinde de taşıyıcı bu hükme dayanabilecektir¹⁵⁴³. Taşıyıcının sorumluluğunun sona ermesi için Gümrük Kanunu'nda düzenlenen hükümler sorumluluktan kurtulmayı haklı gösterir nitelikte olmalıdır¹⁵⁴⁴. Bu sorumluluktan kurtulma hali CMR'de düzenlenmemiş olup, taşıyıcı böyle bir durumda eşyanın, kendisinin elinde olmayan ve önüne geçemeyeceği bir durumdan kaynaklı olarak zarara uğradığını belirterek sorumluluktan kurtulacaktır¹⁵⁴⁵.

4.3.3.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

4.3.3.9.1. Zıya ve Hasar Halinde

TTK m. 880/1 hükmü E-TTK m.785¹⁵⁴⁶ hükmünden farklı olarak, taşıyıcının eşyanın tamamen veya kısmen zıyaından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğu hallerde, bu

navlun bedelinin de dava tarihinden itibaren 3095 sayılı yasanın 4/a maddesinde belirtilen faiz oranları uygulanmak suretiyle davalıdan tahsiline karar verilmiştir. ..." Yarg. 11. H.D. E: 2014/4633 K:2014/11318 file:///C:/Users/Yunus%20Alhan/Downloads/11.%20Hukuk%20Dairesi_2014_11318.pdf, (E.T.: 15.09.2021); "...Somut olayda, gönderen ve yükün sahibi konumundaki'nin taşınan yükün nevine dair yanlış bilgi verdiği, taşıyıcıyı tehlikeli yük nedeniyle uyarmadığı anlaşılmakta olup bu nedenle hasarın oluşumuna kısmen de olsa kendi kusuruyla sebebiyet verdiğinde tereddüt bulunmamaktadır. Ancak, dosya kapsamından alt taşıyıcı konumundaki çalışanınca yükün görülerek teslim alındığı, yüke ilişkin belgelerde yükün nevinin açıkça belirtildiği, taşıyıcı tarafından bilinen bu duruma rağmen yükün kabul edildiği, yükten kaynaklanacak hasarın oluşumunu önlemek için yükleme ve istifleme sırasında gerekli önlemlerin alınmasının sağlanmadığı, taşıma sırasında yükte sızıntı meydana gelmesine karşın bu duruma kayıtsız kalındığı anlaşılmakta olup bu durum karşısında mahkemece kusur oranlarının belirlenmesi yönünden hükme esas alınan bilirkişi raporunun dosya kapsamıyla örtüşmediği sonucuna varılmıştır.." Yarg. 11. H.D., E:2015/15094 K: 2016/372 K.T:18.01.2016, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2015-15094-k-2016-372-t-18-01-2016/2429912/>, (E.T: 21.09.201).

¹⁵⁴³ **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.93-94; **Adıgüzel:** Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.200; **Varol:** Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, s.150.

¹⁵⁴⁴ **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.94; **Avcı:** Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri, s.80.

¹⁵⁴⁵ **Adıgüzel:** Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, s.200-201; **Adıgüzel:** Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcısının Sorumluluğu Üzerine Hükümler, s.1900.

¹⁵⁴⁶ TTK m.785 hükmü taşıyanın yükün kaybindan doğan tazminat miktarının hesaplanmasını daha farklı şekilde düzenlemekteydi. Nitekim ETTK'nın 785. Maddesinde "Zıyadan doğan tazminat... Aynı cins ve vasıftaki eşyanın gönderilene teslim edileceği yerdeki değerine göre tayin olunur..." denilmek suretiyle eşyanın zıya uğraması nedeniyle doğan bir tazminat bedelinin değerinin tespitinde, aynı cins ve vasıftaki eşya ölçütüne ek

sorumluluğun eşyanın taşıma için kabul edildiği yer ve zamandaki değerine göre hesaplanacağını belirtmiştir¹⁵⁴⁷. TTK m.880/3 uyarınca eşyanın değeri, piyasa değerine göre, bu yoksa o zaman aynı tür ve nitelikteki eşyaların cari değerine göre belirlenir¹⁵⁴⁸. Piyasa değeri, belirli ortam ve anda aynı tür miktar ve nitelikte eşyanın her türlü subjektif etkiden uzak olarak belirli bir arz ve talep sonucu ulaştığı ortalama alım satım değeri olarak ifade edilebilir¹⁵⁴⁹. Eşya eğer borsada kaydı olan bir eşya ise, piyasa değeri borsa değerine göre belirlenir¹⁵⁵⁰. Eşyanın borsa değeri ile piyasa değerinin aynı olmaması, faturada yer alan fiyatın borsa değerinden farklı olması halleri bu kuralı değiştirmeyecek olup, eşyanın değeri eşyanın borsa kaydına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yerdeki borsa değerine göre tespit edilecek, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yerde bir borsanın bulunması varlığı zorunlu bir unsur olarak kabul edilmeyecektir¹⁵⁵¹. Eşyanın ambalajlanması ve yüklenmesi gönderen tarafından yapılmakta ise, piyasa değeri hesaplanırken, ambalajlama ve yükleme için yapılan masraflar da, bu hesaplama dahil edilerek, piyasa değeri tespit edilecektir¹⁵⁵². Eşyanın toptan ya da perakende satışta fiyatlarının farklı olması ve iç piyasa veya yurt dışı fiyatının farklı olması durumları gibi eşyanın birden fazla piyasa değerinin olması da mümkün olup, böyle bir durumda, somut olay ele alınarak tarafların özel durumu, mesleği, eşyanın satışının toptan veya perakende yapıldığı, eşyanın iç piyasaya mı yoksa dış piyasaya mı sürüldüğü değerlendirilmelidir¹⁵⁵³. Multimodal taşımaların uluslararası yapısı gereği eşyaların ihraç edilen eşya olması yüksek ihtimal olduğundan, bu tür eşyalarda piyasa değeri belirlenirken, ödenecek gümrük vergisi ile diğer vergiler göz önünde

olarak, gönderilene teslim yerindeki bedelin göz önüne alınması esası getirilmiştir Bu hükme göre, yükün kaybindan doğan tazminat talebinde taşıma senedine geçirilmiş değere ya da taşıma senedinde herhangi bir değer gösterilmemiş olmamakla birlikte taşıyana bildirilmiş ve onun tarafından kabul edilmiş bir değer var ise bu değere, böyle bir değer söz konusu değilse aynı tür ve nitelikteki yükün gönderilene teslim yerindeki değerine göre belirlenirdi. E-TTK 785 ile TTK m.880/f.1 arasındaki temel farklılık yükün değerinin belirlendiği yer ve ana yöneliktir: TTK yükün değerinde tesellüm yeri ve anını, E-TTK ise teslim yeri ve anını esas almaktadır.

¹⁵⁴⁷ TTK bu düzenlemeyi getirirken temel amaç, eşyanın teslim alındığı yerdeki değeri ile gönderilene teslim edildiği yerdeki değeri farklı olacağından ve varma yeri değeri taşıtanın karını, taşıma ücretini vediger masrafları içinde barındırdığından daha yüksek olacağından, varma yeri ve anında ortaya çıkabilecek değer artışlarından taşıyanı korumaktır. Bkz. **Yavaş: Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk**, s.141, **Adıgüzel: MTO**, s.210.

¹⁵⁴⁸ **Yavaş: Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk**, s.161-164.

¹⁵⁴⁹ § HGB § 429 uyarınca piyasa fiyatı, aynı tip ve kalitedeki eşyaların ticari işlemlerde eşyaların kabul edildiği yer ve zamanda düzenli alım satımı ile elde edilen ortalama fiyattır. Bkz. **OLG Nürnberg, Entscheidung: vom 07.05.2012- 12 U 2078/10; Arkan: Demiryolu**, s.173-174; **Seven: Yüke Özen**, s.187; **Arkan, Sabih: “Ziya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar—CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme”**, Batider, C. XIV, S. 2, 1987, s.28; **Yavaş: Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk**, s.165.

¹⁵⁵⁰ **Arkan: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, 154.

¹⁵⁵¹ **Arkan: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.154; **Adıgüzel: MTO**, s.211.

¹⁵⁵² **Adıgüzel: MTO**, s.211.

¹⁵⁵³ **Arkan: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu** s.154; **Adıgüzel: MTO**, s.212.

bulundurulmayacaktır¹⁵⁵⁴. Tabiki tüm bu hususlar için eşyanın türü ve niteliğinin belirli olması gerekmektedir¹⁵⁵⁵.

Buraya kadar ki açıklamalarımız eşyanın piyasa veya borsa değerinin olduğu durumlar içindi. Piyasa değeri olmayan veya piyasa değerinin belirlenemediği eşyanın taşınması sırasında zıyanın meydana gelmesi halini ise TTK m.880/3 açıklığa kavuşturmuştur. Bu hükme göre; eşyanın piyasa değerinin olmaması durumunda aynı tür ve nitelikteki eşyaların cari değerine göre tazminat takdir oluncaktır. Cari değer, aynı tür ve nitelikteki eşyanın herkes için ifade ettiği objektif bir değer olup, taraflar arasındaki anlaşma ya da özel durumlar dikkate alınmaksızın, gönderilene teslim edilecek eşyanın veya o eşyanın satış değerinin eşit değerinde, aynı çeşit ve kalitede bir eşya ile karşılaştırılması sonucu ortaya çıkan fiyattır¹⁵⁵⁶. Bununla birlikte, yine aynı maddede eşyanın taşıyıcıya tesliminden önce satılması durumunda, satıcının faturasında yer verilen satış giderlerinin mahsup edilmesinden sonra gösterilen satış bedelinin tarafların sözleşmeden sonra satış fiyatı konusunda anlaşma ile değişikliğe gitmeleri veya faturadaki bedel ile eşyanın piyasa değeri veya cari değeri uyumlu olması halleri hariç olmak üzere piyasa değeri olacağı yönünde aksi ispatlanabilir bir karineye yer verilmiştir¹⁵⁵⁷.

TTK'da ifade edildiği üzere, eşya tamamen veya kısmen zayi olabilir. Bu durum tazminat bedeline ilişkin değerlendirme için önemli bir ölçüt olduğundan kısmi ziya ve tam ziya ayrımı yapılmalıdır. Kısmi ziyada, eşyanın bir kısmının zıya uğraması söz konusu olup, kural olarak sadece zayi olan kısmın değeri tazminat olarak kabul edileceğinden, zayi olan kısmın eşyanın tamamında hangi oranda değer kaybına yol açtığı ele alınmaz, sadece zayi olmuş kısmın değeri tespit edilir. Tam ziyada bütünü etkileyen bir zarar söz konusu olduğundan kısmi ziya durumunda eşyanın geri kalanı ekonomik bir değer taşımıyorsa veya zayi olan kısım eşyanın niteliğinden dolayı eşyanın tamamında değer kaybına sebebiyet veriyorsa tam ziyadan bahsetmek yerinde olacaktır¹⁵⁵⁸.

TTK'nın m.880/2 uyarınca, eşyanın hasara uğraması halinde, eşyanın teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız piyasa değeri ve cari değeri ile hasara uğradıktan sonraki değeri arasındaki fark MTO'nun tazminat sorumluluğunun sınırı olup, MTO'nun zararı azaltmak ve

¹⁵⁵⁴ **Arkan:** *Demiryolu*, s.176.

¹⁵⁵⁵ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.153.

¹⁵⁵⁶ **Adıgüzel:** *MTO*, s.212; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.154; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.212; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.167-168.

¹⁵⁵⁷ **Adıgüzel:** *MTO*, s.249.

¹⁵⁵⁸ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.155-156.

gidermek için yapacağı harcamalar da hasar değeri farkının karşılığını teşkil edecektir¹⁵⁵⁹. Zıya halinde ifade ettiğimiz üzere eşya tamamen ve kısmen hasar görebilir. Eşyanın kısmen hasar görmesi eşyanın tamamına etki etmiyor ve eşyada ekonomik yönden bütünlük arz etmiyorsa sadece hasar gören kısmın değeri ile aynı kısmın hasardan önceki değeri esas alınmalı, bir kısmın zarara uğraması eşyanın bütününe değer kaybetmesine yol açarsa, eşyanın tamamın hasar gördüğü kabul edilerek ve tazminat hesabı da buna göre yapılmalıdır¹⁵⁶⁰. Eğer eşya hasar görmesine rağmen satışa çıkarılabilir bir eşya ise, eşyanın hasarlı haldeki değeri, kural olarak satış işlemi neticesinde, satış masrafları düşüldükten sonra elde edilen değere göre belirlenecek, satışa çıkarılamayan bir eşya ise ilgili değer mahkemeler¹⁵⁶¹ ve bilirkişiler tarafından tayin edilecektir. MTO, TTK m.881 uyarınca eşyanın hasara uğraması nedeniyle zararın tazmini noktasında, tazminatın ödenmesinin dışında, taşıma ücretini geri vermek, söz konusu taşıma faaliyetine ilişkin resim ve vergiler ile taşıma nedeniyle yapılan diğer giderleri de tazmin etmekle mükellef kılınmıştır¹⁵⁶².

TTK her ne kadar MTO'nun ödeyeceği tazminat miktarının yukarıda açıklanan değerler üzerinden hesaplanacağını belirtmişse, TTK m.882 eşyanın tamamının zıya veya hasarı halinde, TTK m.880 ve 881 inci maddeler uyarınca ödenecek tazminatı, eşyanın net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 ÖÇH ile sınırlamıştır¹⁵⁶³. Burada madde metnindeki gönderi ifadesinin değerlendirilmesi mühimdir. Bu ifade kanun koyucunun bilinçli seçtiği bir ifade olup, çoğunlukla konteynerlerle icra edilen multimodal taşımalar açısından izaha mecburdur. Bildiğimiz üzere, deniz yolu ile eşya taşınmasında TTK m.1186'da¹⁵⁶⁴ konteynere ilişkin özel bir düzenleme bulunmakta, ancak diğer taşıma türleri ile eşya taşınmasında konteyner ile ilgili bir düzenleme bulunmamaktadır. Daha önce de izah

¹⁵⁵⁹ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.210; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.169; **Varol:** *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.188,197.

¹⁵⁶⁰ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.159-160; **Uslu:** *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.89.

¹⁵⁶¹ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.160.

¹⁵⁶² MTO'nun zarardan sorumlu olduğu miktar ile sorumlu olacağına yönelik bir istisna hükmü olan bu düzenleme HGB 432. Maddede yer verilen ve buradan da kanunumuza geçen bu maddenin CMR'nin 25. maddesinde karşılığı bulunmamaktadır. CMR'de hasara ilişkin olarak iade edilecek masraflara yer verilmemektedir. Ayrıca, hasarın hesaplanmasına ilişkin olarak, eşyanın tamir edilmesi mümkünse, bu sebeple yapılan masraflar göz önünde bulundurulmayacaktır. Bkz. **Adıgüzel:** *MTO*, s.220.

¹⁵⁶³ TTK'nın 882. maddesinin gerekçesinde, brüt ağırlığın eşyanın ambalajlı ağırlığı olduğu belirtilmiş olmasına rağmen, brüt ağırlığın, eşyanın net ağırlığı ve ambalajına ek olarak, palet ve destek ağırlığını da kapsadığını belirten görüşler mevcuttur. Bkz. **Adıgüzel, Burak:** *"Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler"*, MÜHAD 2012, C. 18, S. 2, s.785; **Kaya:** *"Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II"*, s.263; **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.24.

¹⁵⁶⁴ Bu hükme göre; bizzat konteyner kayba veya hasara uğrarsa, taşıtan tarafından sağlanmış olmak şartı ile taşıma gereci ayrı bir koli sayılacaktır (TTK m.1186/f.3, c.2). Taşıyanın koli başına 666,67 ÖÇH ile sorumlu olacağı da ayrıca düzenlenmiştir (TTK m.1186/f.1).

ettiğimiz üzere her ne kadar doktrinde aksi görüşler mevcut olsa da konteyner eşya olarak değerlendirilemeyecek eşya taşımak için kullanılan bir taşıma gereci olarak kalacaktır. Dolayısıyla burada gönderi ifadesi eşya olarak anlaşılmalı, MTO'nun sorumluluğu konteyner içinde taşınan tüm eşyalar üzerinden 8,33 ÖÇH ile sınırlı olmalıdır.

4.3.3.9.2. Gecikme Halinde

MTO, TTK m.875/3 uyarınca, herhangi bir zarar ortaya çıkmasa bile, gecikmenin yaşanmaması adına her türlü dikkat ve özeni gösterdiğini ispat etmediği sürece, gecikmeden kaynaklanan zararlardan sorumlu olup, bu sorumluluk taşıma ücretinin gecikme süresi ile orantılı olarak indirilmesi şeklinde sınırlandırılmıştır. Eğer bu gecikme hali eşyada zıya ve hasar şeklinde bir zarara yol açıyorsa, bu durumda sorumluluk sınırı gecikmeden kaynaklı olarak değil zıya ve hasardan kaynaklı olarak hesap edilecektir.

Zararın gecikmeden kaynaklandığı hallerde, MTO'nun sorumluluğu taşıma ücretinin üç katı kadardır¹⁵⁶⁵.

4.3.3.10. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

4.3.3.10.1. Belli Bir Değerin Taşıma Senedine Geçirilmesi ve Bunun MTO Tarafından Kabulü

TTK m. 854/1'e göre; *“Kanunun, taşıyıcıya taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir.”* Burada kanun koycu CMR m.41'de¹⁵⁶⁶ olduğu gibi tüm anlaşmalardan ziyade taşıyıcının sorumluluğunu önceden hafifleten veya kaldıran anlaşmaların geçersiz olduğunu ifade etmiştir. Bu sebeple zarar meydana geldikten sonra taşıyıcının doğrudan ve dolaylı zararları

¹⁵⁶⁵ **Höra:** MAH VersR/ Bearbeiter § 11, Knr.188.

¹⁵⁶⁶ CMR m.41 hükmü uyarınca, CMR m.37 ve 38'deki müteakip taşıyıcılar arası rücu hükümleri hariç CMR hükümlerine aykırı taşıma sözleşmesi düzenlemesi mümkün değildir. Aykırı hükümler geçersiz kabul edilir. Yargıtay'ın da bu yönde kararı mevcuttur. Bkz. *“...Diğer yandan, taşımacının sorumluluğunu hafifleten sözleşme koşulları, CMR Konvansiyonu' nun "Sözleşmeye Aykırı Koşulların Hükümsüzlüğü" başlıklı 41.maddesi karşısında, gönderen-taşıtan ile taşımacı arasındaki hukuki ilişki bakımından hükümsüzdür. Bu hüküm, emredici bir hüküm olup, buna benzer hükümler, yurt içi taşıma bakımından TTK' nun 766. hava yolu ile uluslararası taşıma bakımından Varşova Sözleşmesi'nin 32. maddesinde de yer almıştır. CMR Konvansiyonu' nun 41.maddesinde, 40. madde hükümleri saklı tutulmuş olup, 40.madde ile taşımacıların kendi arasında yapacakları sözleşme bakımından, 37 ve 38. maddelerdeki haller dışında tam bir serbesti getirilmiştir. Diğer anlatımla, gönderen taşıtan ile taşımacı arasındaki taşıma sözleşmesi bakımından CMR Konvansiyonu, sözleşme serbestisi getirmemiş, konvansiyonun hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul, anlaşma, kayıt hükümsüz sayılmıştır...”* Yarg. HGK. E:2012/68, K: 2012/244, K.T.:28.03.2012, <https://legalbank.net/belge/y-hgk-e-2012-68-k-2012-244-t-28-03-2012/1824404/>, (E.T.:25.12.2019).

karşılacağını belirten anlaşmaları ve taşıyıcının sözleşmedeki cezai şartlardan sorumlu olacağını taahhüt etmesi TTK uyarınca geçerli olacaktır¹⁵⁶⁷.

Bu konudaki bir diğer hükümde, TTK m.888/2'dir. Buna göre; *“Asıl taşıyıcının gönderen veya gönderilen ile sorumluluğun genişletilmesi için yaptığı sözleşmeler, fiili taşıyıcıya karşı, bunları yazılı olarak kabul etmesi şartıyla geçerlidir.”* Taşıyıcının gönderen ve gönderilenle sorumluluk sınırını genişleten sözleşmeler yapabileceği hükümden anlaşılmaktadır¹⁵⁶⁸.

4.3.3.10.2. Zararın MTO'nun Kasten veya Pervasızca Bir Davranışından Doğması

TTK m.886'ya göre; *“Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879'uncu maddede belirtilen kişileri bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz.”*

MTO ve TTK m.879 uyarınca MTO'nun adamları ve taşıma işini yerine getirirken yaralandığı kişiler kasten hareket edip zararın oluşmasına sebebiyet vermişlerse bu durumda MTO sorumluluk sınırlamalarından yararlanmayacaktır¹⁵⁶⁹. Bunun yanı sıra TTK *böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmâl* ifadesiyle kasta eş değer kusur durumunda da MTO'nun sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacağını hükme bağlamıştır¹⁵⁷⁰. Kasta eş değer kusur önceki bölümlerde ayrıntılı olarak ele alındığından burada tekrar edilmeyecektir.

¹⁵⁶⁷ **Yavaş;** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.141.

¹⁵⁶⁸ **Adıgüzel;** *MTO*, s.253.

¹⁵⁶⁹ **Koller in Prölss/Martin;** Knr.5; **Höra;** *MAH VersR/ Bearbeiter § 11*, Knr. 188.

¹⁵⁷⁰ *“Taşıyıcının kusurlu sayılabilmesi, kasta yaklaşan bir kusur halini ifade etmekte olup, uyumsuzluk yönünden davalı taşıyıcının bu nitelikte bir kusurunun varlığı kanıtlanmalıdır. (Y.11. HD. 17.09.2014- E. 6839 / K.13920)”*, bkz. **Eriş;** *Taşıma Hukuku*, s.539.

BEŞİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR UYARINCA MULTİMODAL TAŞIMA OPERATÖRÜNÜN SORUMLULUĞU

5.1. Multimodal Taşıma Operatörünün Uluslararası Konvansiyonlar Uyarınca Zıya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

Taşıma geleneksel olarak tekil taşımalara dayandığından şu an için uluslararası multimodal taşımaya uygulanabilir emredici bir konvansiyon yoktur. MTO'nun sorumluluğu uluslararası multimodal taşımalarda uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarındaki mevcut taşıyıcı sorumluluğu çerçevesinde şekillenmektedir. Bu sebeple denizyolu, karayolu, demiryolu ve iç su yolu ile yapılan eşya taşımaya ilişkin uluslararası konvansiyonların etkililiğini değerlendirmek önemlidir.

Denizyolu ile taşımada LK, LVK önemli bir etkiye sahiptir. LK ve LVK dünya çapında büyük ölçüde tanınmıştır. 1978 tarihli HK 1992 yılında yürürlüğe girse de İngiltere gibi başlıca taşımacı uluslar bu konvansiyonu henüz onaylamamıştır¹⁵⁷¹. Son bir girişim ise 2008 tarihli RK'dır. RK uluslararası multimodal taşımaya uygulanabilse de temel olarak eşyaların denizyolu ile uluslararası taşınmasını düzenlemektedir. Demiryolu taşımasıyla ilişkin olarak da asıl konvansiyon 1890 COTIF'dir. Bu konvansiyon çıkarıldığı tarihten itibaren bazı protokollerle değişikliğe uğramıştır. Bunlardan sonuncusu COTIF'i revize eden ve Demiryolu ile Eşyaların Uluslararası Taşınması Sözleşmesine İlgili Tekdüze Kurallar (COTIF-CIM) adı altında COTIF'in Ek 5 bölümünü oluşturan Vilnius Protokolüdür. Karayolu ile uluslararası eşya taşınması sözleşmelerini düzenlemek amacıyla CMR ihdas edilmiştir. İç su yollarına ilişkin olarak da mevcut hukuki rejim 2000 tarihli CMNI'dır.

Bu konvansiyonların uygulanması eşyaya ilişkin zıya hasar ya da gecikmenin meydana gelmesine bağlıdır. Bununla birlikte uluslararası multimodal taşımada konteynerlerin yaygın olarak kullanımı zararın tam olarak meydana geldiği yeri tespit edebilmeyi zorlaştırır. Konvansiyonların uluslararası multimodal taşımaya uygulanabilirliği sınırlıdır. Bu bölümde uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarında MTO'nun sorumluluğu zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklı sorumluluk şeklinde ele alınacaktır. Bununla birlikte uluslararası tekil konvansiyonlardaki taşıyıcının sorumluluğun hukuki niteliği, kapsamı, sınırlandırılması farklılık arz etmektedir. Taşıyıcıların dayanabileceği sorumluluktan kurtulma

¹⁵⁷¹ İngiltere konvansiyonu onaylamasa bile İngiliz hukuku taraflara gönüllük esası üzerinde Hamburg Kurallarını taşıma sözleşmesine dahil etmesine izin vermektedir.

halleri her bir konvansiyonda farklı taşıma türlerindeki farklı risklere bağlı olarak önemli ölçüde farklılık göstermektedir. Bu hususlara da değinilecektir.

5.2. Demiryolu Taşımalarında Demiryolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Anlaşma (CIM)

Uyarınca Sorumluluk

5.2.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

CIM'de taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğini açıklayan özel bir hüküm yoktur. Bu sebeple taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğini izah edebilmek için CIM hükümleri incelenmelidir. Taşıyıcı CIM m.23 uyarınca eşyaları teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyaların tam veya kısmi zıyaından veya hasarından demir yolu altyapısı ne olursa olsun taşıma sürenin aşılmasından kaynaklanan zararlardan sorumlu olacaktır. Taşıyıcı CIM m.23/2 uyarınca, zararın kendisi dışında eşya üzerinde tasarruf sahibi yetkili kişinin davranışından, emir ve talimatından ya da eşyadaki özel bir ayıptan yahut da kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir sebepten kaynaklandığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır¹⁵⁷². Taşıyıcı CIM m.23/3 uyarınca, eşyanın açık vagonla taşınması, ambalajlama hataları, gönderen ve gönderilen tarafından eşyaların yüklenmesi ve boşaltılması, eşyanın doğal niteliği, paketlerdeki numara veya işaretlerin yetersizliği, canlı hayvan taşınması, taşınan eşyalara refakat edilmesi hallerinde zararın meydana geldiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulacaktır¹⁵⁷³. CIM m.25/2 uyarınca ise taşıyıcı zararın CIM m.23/3'teki özel risklerden meydana geldiğini ispatladığı takdirde zararın bunlardan kaynaklandığı yönünde aksi ispatlanabilir bir karine oluşacaktır.

Bu hükümlerden taşıyıcının sorumluluğun doğması için kusurunun aranmadığı anlaşılmaktadır. CIM m.24'te ifade edilen sorumluluktan kurtulma hali haricinde taşıyıcının kusursuzluğu sorumluluktan kurtulma sebebi olarak öngörülmemiştir.

Bu sebeple taşıyıcının sorumluluğunun bir kusursuz sorumluluk olduğu, fakat taşıyıcı için birtakım özel sorumluluktan kurtulma sebepleri öngörüldüğünden, sorumluluğun yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk söylenebilir¹⁵⁷⁴.

5.2.2. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

Taşıyıcı CIM m.23/1 uyarınca eşyaları teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyaların tam veya kısmi zıyaından veya hasarından, demiryolu altyapısı ne olursa olsun

¹⁵⁷² **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.122.

¹⁵⁷³ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.122.

¹⁵⁷⁴ **Adıgüzel:** *MTO*, s.260; **Arkan:** *Demiryolu*, s.102.

taşıma süresinin aşılmasından doğan zararlardan sorumlu olacaktır¹⁵⁷⁵ COTIF-CIM m.11/1 uyarınca konvansiyona tabi bir taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için gönderen tarafından, hamule senedi ile birlikte eşyanın da demiryolu taşıyıcısına teslimi ve taşımaya kabul edilmesi gerekmektedir¹⁵⁷⁶. CIM uyarınca sorumluluk hükümlerinin devreye girebilmesi için hem eşyanın hem de hamule senedinin teslimi ve taşımaya kabulü gerekmektedir. Taşımaya kabul ise hamule senedi üzerine tarihli bir damga vurulması ya da saymanlık makine bilgisi vurulmasıyla gerçekleşmektedir¹⁵⁷⁷.

CIM teslim alma ve teslim etme kavramlarını tanımlamadığından bunlar somut olayın şartlarına göre belirlenecektir¹⁵⁷⁸. CIM m.17/1 uyarınca taşıyıcının sorumluluğu gönderilene teslim için belirlenmiş yerde eşyaları teslim etmesi ve ona hamule senedini devretmesi ile sona ermektedir. CIM m.28/2'de teslimle ilişkin özel bir düzenleme bulunmaktadır. Buna göre varma yeri hukukunun izin verdiği durumlarda; gümrüğe teslim geçerli bir teslim olarak kabul edilecektir¹⁵⁷⁹. COTIF-CIM m.28/2-b uyarınca varma yeri hukuku uyarınca eşyanın depolara konulması veya bir komisyoncuya teslimi halinde de teslim gönderilene yapılmış kabul edilecektir¹⁵⁸⁰.

Zıya, hasar ve gecikme için önceki bölümlerdeki ayrıntılı açıklamalardan dolayı bu bölümde sadece CIM'e özel durumlara yer verilecektir.

CIM m.39'da, eşyanın teslim edilmemesi haline özgü olan kesin bir karineye yer verilmiştir. CIM m.27'ye göre hesaplanan teslim süresinin aşılmasından itibaren 30 gün geçtiği takdirde eşya hakkında taşıyıcı tarafından aksinin ispatına izin verilmeyen zıya karinesi işletilecektir¹⁵⁸¹. Tam zıya durumunda eşya ilgisinin tazminatı alması ya da hakkını kullanması durumunda bir (1) yıl içinde eşya bulunup ve bu durum kendisine bildirilirse aldıklarını iade ile eşyayı kabul hakkı yine CIM m.39/2 hükmü ile eşya ilgisine tanınmıştır. Taşıyıcıdan eşyanın zıyayına ilişkin tazminat hakkını kullanan hak sahibi artık gecikmeye ilişkin tazminat talep edemeyecek iken, eğer sonradan eşyayı kabul ile aldıklarını iade yolunu seçerse bu kez gecikmeden tazminat haklarını da CIM m. 39/ 3 gereği ayrıca talep edebilecektir¹⁵⁸².

CIM m.41 kısmi zıya ve fire kavramlarını özel olarak düzenlemiştir. Buna göre, sıvılarda ve nemli eşyalarda %2 kurutulmuş veya kuru eşyalarda ise %1'den fazla meydana

¹⁵⁷⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.51.

¹⁵⁷⁶ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s.55-56.

¹⁵⁷⁷ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s.57.

¹⁵⁷⁸ **Carr, İndira/Stone, Peter:** *International Trade Law*, s.343.

¹⁵⁷⁹ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s.119.

¹⁵⁸⁰ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.51;

Özdemir: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s.121.

¹⁵⁸¹ **Arkan:** *Demiryolu*, s.92.

¹⁵⁸² **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.97.

gelen fire kısmi ziya olarak nitelendirilecek, taşıyıcı bundan dolayı sorumlu olacaktır. Bu şartlar nedeniyle, zıyaın bu oranlara esas olan nedenlerden kaynaklanmadığı ispatlanırsa, CIM m.41/1'de öngörülen sorumluluk kısıtlaması ileri sürülemez. CIM m.41/3 uyarınca eşya, parça parça hamule senedine kayıt edilmiş ve miktarları belirtilmiş ise her bir parça için bu oranlar ayrıca tespit edilmektedir. Tam ziya hali söz konusu ise artık bu maddede geçen oranlar dikkate alınmayacak ve tam ziya üzerinden sorumluluk tayin edilecektir.

CIM m.16/4'te teslim süresini eşyanın, taşıyıcı tarafından teslim alınması ile başlayacak olan süre olarak ifade etmiştir. CIM teslim süresinin belirlenmesinde özel kriterler öngörmüştür. Teslim süresinin belirlenmesi için, CIM uyarınca öncelikle taşıma işini gerçekleştirecek olan demiryolları arasında bunu düzenleyen bir anlaşmanın bulunup bulunmadığına bakılmalı, demiryolları arasında böyle bir anlaşma yapılmamışsa taşıma süresi, çıkış garından varış garına kadar uygulanan uluslararası tarifeler tarafından belirlenmelidir. Teslim süresi bazı özel tarifeler için ve bazı ilişkilerde, ilgili demiryolları arasında uygulanabilir taşıma planları esas alınarak da belirlenebilir. Uluslararası tarifeler, demiryolları arasındaki anlaşmalar ve uygulanabilir taşıma planları, CIM m.16/2'deki sürelerden kısa olabilir ancak uzun olamaz. CIM m.16/4 uyarınca, teslim süresi, eşyanın teslim alınması ile başlar; taşıyıcının kusuru olmaksızın, bekleme süresi kadar uzatılır. Teslim süresi, pazar günleri ve yasal tatil günleri askıya alınır.

CIM m.16. uyarınca teslim süresi taraflarca sözleşmede kararlaştırılabilecektir. Böyle bir süre kararlaştırılmamışsa, tam vagonlar için öngörülen maksimum sevk süresi 12 saat; her bir 400 kilometrelik bölünmez yol dilimi için ise maksimum taşıma süresi 24 saat; parça eşyalar (tam olmayan vagon) için ise maksimum sevk süresi 12 saat; her bir 200 kilometrelik bölünmez yol dilimi için taşıma süresi ise maksimum 24 saat olarak belirlenecektir. Gerek 200 kilometrelik yol gerekse de 400 kilometrelik yolun hesaplanmasında en kısa güzergahlar dikkate alınmaktadır. Teslim süresine dair azami süreler bunlar olmakla birlikte taşıyıcı CIM m.23/3 uyarınca, her üye devlette yürürlükte bulunan ve taşıma sözleşmesinin akdedilmesi ile sözleşmenin ayrılmaz bir parçası haline gelen koşullar veya tarifeler ile sözleşmenin akdedilmesi ile sözleşmenin ayrılmaz bir parçası haline gelen taşıyıcının genel nitelikteki koşullarında belirtmiş olmak kaydıyla, teslim süresine birtakım ilave süreler eklenebilir. Buna göre, taşımanın bir kısmı ray açıklığı farklı olan bir demiryolu; denizyolu, iç su yolu veya demiryolu bağlantısı olmayan karayolundan yapılmışsa, taşıyıcı, genel taşıma

koşullarında belirtilen ilave sürelerden yararlanabilir¹⁵⁸³. Bu sürelerin aşılması durumunda gecikme ortaya çıktığı takdirde taşıyıcı sorumlu olacaktır.

MTO'nun gecikmeden dolayı sorumlu olabilmesi için demiryolu taşımasının taşımanın son safhası olması veya gecikmenin demiryolu taşımasında gerçekleşip tüm taşımaya sirayet etmesi gerekmektedir.

5.2.3. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

CIM m.1/1 ve m.11/1 uyarınca CIM'in uygulanabilmesi hamule senedinin düzenlenmesi zorunludur. Buradan hareketle multimodal taşımanın tamamına CIM'in uygulanabilmesi için tüm taşıma işinin başında sonuna kadar geçerli olacak tek bir hamule senedinin düzenlenmesi gerekmektedir¹⁵⁸⁴.

COTIF-CIM m.12'de hamule senedinin gönderen tarafından düzenleneceği ve taşıyıcıya verileceği belirtilmiştir. CIM m.3'te hamule senedinde bulunması gereken unsurlar sayılmıştır¹⁵⁸⁵. Taraflar hamule senedine dilerlerse CIM m.3/2'deki kayıtları¹⁵⁸⁶ da ekleyebilecekleri gibi CIM m.3/3 uyarınca yararlı gördükleri diğer her tür bilgiyi hamule senedine kaydedebilirler. CIM 12/ 1 uyarınca hamule senedi aksi ispatlanıncaya kadar, taşıma sözleşmesinin varlığına ve koşullarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına karine teşkil eder. Hamule senedi eşya ile ilgili genel bilgilerin yanında eşyanın kimin tarafından yükleneceğini de belirtir. CIM m.13 uyarınca, gönderen ve taşıyıcının eşyanın yüklenmesi ve boşaltılmasının kime ait olduğunu kararlaştırmamış olmaları halinde, tam

¹⁵⁸³ **Başar Ömer:** “COTIF-CIM Çerçevesinde Demiryolu İle Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Eşyanın Kayba Veya Hasara Uğramasından Ve Geç Tesliminden Doğan Zararlardan Sorumluluğu”, İstanbul Barosu Dergisi Cilt: 93, Sayı: 5, 2019, s.118.

¹⁵⁸⁴ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s.55.

¹⁵⁸⁵ Bunlar a)Düzenlendiği yer ve tarih,b) Göndericinin adı ve adresi,c) Taşıma sözleşmesini akdeden taşımacının adı ve adresi, d) c) bendinde belirtilen taşımacı değilse, eşyanın gerçekte teslim edildiği kişinin adı ve adresi,e) Eşyanın teslim alındığı yer ve tarihi,f) Teslim yeri,g) Alıcının adı ve adresi, h) Eşya cinsinin ve ambalaj türünün adı, tehlikeli eşyalar için, Tehlikeli Eşyaların Uluslararası Taşınmasına ilişkin Yönetmelik RID'de öngörülen ifadesi,i) Koli adedi ve parça eşyaların tanımlanması için gerekli özel numaralar ve işaretler,j) Tam vagonla taşıma durumunda vagon numarası,k) Kendi tekerlekleri üzerinde seyreden demiryolu aracı eşya olarak taşımaya verilmişse, numarası,l) Ayrıca, intermodal taşıma ünitesi durumunda, kategorisi, numarası veya tanımlanmaları için gerekli diğer nitelikleri,m) Eşyanın brüt ağırlığı veya başka şekillerde ifade edilen eşya miktarı,n) Gümrük veya diğer idari makamlarca istenilen taşıma belgesine iliştilmiş veya usulüne uygun şekilde belirtilmiş bir makamın nezdinde, veya sözleşmede belirtilen bir organ nezdinde taşımacının tasarrufunda tutulmuş dokümanların detaylı dökümü, o) Alıcı tarafından ödenmesi gerektiği ölçüde, taşımaya ait ücretler (taşıma ücreti, ek masraflar, gümrük vergileri ve sözleşmenin akdinden teslim kade doğan diğer masraflar) veya, masrafların alıcı tarafından borçlanıldığını gösterir diğer tüm bilgiler, p) Tüm aksi şartlara karşın, taşımanın iş bu Tektip Kurallara tabi olduğuna dair bilgi olarak ifade edilmiştir.

¹⁵⁸⁶ a) Birbirini takip eden taşımacılar tarafından yapılan taşıma durumunda, taşıma belgesine kaydına izin vermiş olması halinde, eşyayı teslim etmesi gereken taşımacı,b) Göndericinin yüklendiği ücretler c) Eşyanın tesliminde tahsil edilecek rambursman d) Eşyanın beyan edilen değeri ve teslimde özel kıymeti temsil eden tutar e) Taşımanın gerçekleştirilmesi için kararlaştırılmış süre f) Kararlaştırılan güzergah g) Nakliyeciyeye verilen § 1 n) bendinde belirtilmemiş belgelerin bir listesi h) Göndericinin vagon üzerine vurduğu mühürlerin adedi ve adına ilişkin kayıtları

vagonlar için yükleme gönderene ve teslimden sonra boşaltma gönderilene ait iken, koliler için yükleme ve boşaltma taşıyıcıya aittir. CIM m.13/2 uyarınca gönderen kendisi tarafından yapılan hatalı yüklemenin tüm sonuçlarından sorumludur. Bundan dolayı taşıyıcı yanlış yüklemeyi ispat ettiği takdirde taşıyıcının uğradığı zararı telafi etmesi gereklidir. CIM m.12/2 uyarınca yüklemeyi taşıyıcı yaptığı takdirde, taşıma belgesi, aksi ispatlanıncaya kadar, taşıma belgesinde belirtilen eşyanın ve ambalajın durumuna veya böyle bilgiler yok ise, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı anda görünürde iyi durumda olduğuna, koli adedi, markaları ve numaraları ile brüt kütlesi veya başka türlü ifade edilmiş miktara ilişkin taşıma belgesindeki ifadelerin doğruluğuna karine teşkil eder. CIM m.12/3 uyarınca, yüklemeyi gönderen yaptığı takdirde, taşıma belgesi, aksi ispatlanıncaya kadar, taşıma belgesinde belirtilen eşyanın ve ambalajın durumuna veya böyle bilgiler yok ise görünürde iyi durumda olduğuna ve sadece taşıyıcının tetkik etmiş olması ve taşıma belgesine tetkik sonucunu kaydetmiş olması halinde, CIM 12/2’de ifade edilen ibarelerin doğru olduğuna karine teşkil eder.

CIM m.12/4 uyarınca, taşıyıcı hamule senedine eşyaların durumuna ve ambalajlı eşyada dıştan anlaşılan haline ve hamule senedindeki kaydın doğruluğuna ilişkin ihtirazi kayıt koyabilir. Bu durumda yukarıda ifade ettiğimiz karineler ortadan kalkmaktadır.

Gönderen kendisi tarafından hamule senedi üzerine yazılan bilgilerden, yanlış noksan veya her biri için ayrılan yerlerden başka yerlere yazılmasından veya Tehlikeli Eşyaların Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına ilişkin Sözleşme (RID)’in gerektirdiği bilgileri yazmamasından dolayı taşıyıcının maruz kaldığı tüm masraf ve zararlardan sorumludur. Gönderenin talebi üzerine, taşıyıcı hamule senedi üzerine ibareler kaydederse, tersi ispatlanıncaya kadar, gönderenin hesabına hareket eden olarak kabul edilir. Hamule senedi CIM m. 7/ 1-p’ de öngörülen bilgiyi içermiyor ise, taşıyıcı, bu bilginin eksikliğinden dolayı hak sahibinin maruz kaldığı tüm masraf ve zararlardan sorumludur.

5.2.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyma Borcunun Sorumluluğa Etkisi

CIM m.18/1 uyarınca gönderen, eşyada tasarruf etmeye ve sonraki talimatlarla, taşıma sözleşmesini değiştirmeye hak sahibidir. Gönderen taşıyıcıdan, eşyayı taşımasını durdurmasını; eşyanın teslimini ertelemesini; eşyayı hamule senedinde yazılı olandan başka bir gönderilene teslim etmesini; eşyayı hamule senedinde yazılı olandan başka bir yerde teslim etmesini talep edebilir. CIM m.18/2 uyarınca, hamule senedinin ikinci nüshası elinde dahi olsa, gönderenin talimat verme hakkı gönderilenin eşyayı kabul ettiği, CIM m.17 /3’e

göre haklarını kullandığı ve m.17/ 3'e göre talimat vermeye yetkilendirildiği durumda biter; bu andan itibaren, taşıyıcı gönderilenin emir ve talimatlarına uymak zorundadır.

Taşıyıcı gönderen veya gönderilenin sonraki talimatlarla, taşıma sözleşmesini değiştirmeyi istemesi halinde, değişikliklerin kaydedilmesi gereken hamule senedinin ikinci nüshası kendisine ibraz edildiği takdirde bu değişikliklikleri yapmakla mükelleftir¹⁵⁸⁷. Gönderen veya gönderilen, sonraki değişikliklerin yerine getirilmesi için taşıyıcının yapmış olduğu masrafları ve uğramış olduğu zararları tazmin etmelidir. Sonraki değişikliklerin ifası, yapılabilir ve bu değişiklikleri yapması gereken kişiye talimatların ulaştığı anda mantıklı olarak istenebilir olmalıdır. Ayrıca taşıyıcının taşıma işlerine engel teşkil etmemeli, diğer eşyaların gönderen ve gönderilenlerinin zarar görmesine sebebiyet vermemelidir. Zarara sebebiyet verecek nitelikte talimatlar haksız olarak kabul edilmeli, taşıyıcı bu talimatların haksız olduğunu derhal gönderene bildirmelidir. Taşıyıcının hatası halinde, sonraki bir değişikliğin yerine getirilmemesinin veya yanlış yapılmasının sonuçlarından taşıyıcı sorumludur. Hamule senedinin ikinci nüshasının ibrazını istemeden gönderen tarafından talep edilen sonraki değişiklikleri yerine getiren taşıyıcı, hamule senedinin ikinci nüshası gönderilmişse, gönderilene karşı, bundan doğan zarardan sorumludur.

CIM m.20 uyarınca herhangi bir taşıma engelinin ortaya çıkması halinde taşıyıcı bu durumu hemen eşyanın ilgisine bildirecek ve buna göre verilen talimat çerçevesinde hareket edecektir¹⁵⁸⁸. Taşıyıcı gereken zamanda talimatları alamaz ise, eşyayı tasarruf etme hakkı olanın lehine kendisine en uygun görünen tedbirleri almalıdır¹⁵⁸⁹.

CIM m.21 uyarınca gönderenin hamule senedine yazdığı bir kayıt ile teslim engel bir durum meydana gelirse eşyanın resen geri gönderilmesi durumu hariç olmak üzere taşıyıcının gönderenden talimat talep edebilmesi için taşıma engelini gönderene derhal haber vermesi gereklidir¹⁵⁹⁰. Diğer bir deyişle, taşıyıcı teslim engeli hasıl olursa bu engeli gönderene bildirmek, ondan talimat beklemek ve talimata göre hareket etmek zorundadır. CIM m.21/2 uyarınca teslim engel durumun gönderenin talimatlarının taşıyıcıya ulaşmasından önce sona ermesi halinde, eşya gönderilene teslim edilir. Gönderenin bundan hemen haberdar edilmesi gereklidir. CIM m.21/3 uyarınca eşyanın gönderilen tarafından reddedilmesi durumunda, gönderen, hamule senedinin ikinci nüshasını veremezse bile, talimat verme hakkına sahiptir. Bu durumda gönderilenin eşyayı kabulden imtina etmesi nedeniyle artık gönderen, gönderileni dahi değiştirebilecektir.

¹⁵⁸⁷ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.51.

¹⁵⁸⁸ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.51.

¹⁵⁸⁹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.51.

¹⁵⁹⁰ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.51.

CIM m.22/2 uyarınca taşıyıcı, m.20/ 1 ve 21/1’de belirtilen durumlarda, masrafları hak sahibine ait olmak üzere eşyayı derhal boşaltabilir. Bu boşaltmadan sonra, taşıma bitmiş olur. Taşıyıcı bu halde hak sahibi hesabına eşyanın muhafazasını üstlenir. Ancak eşyayı üçüncü bir şahsa emanet edebilir ve bu halde sadece bu üçüncü şahsın seçiminden sorumludur. Eşya teslimine konu edilmeksizin taşıyıcı tarafından kendi depolarına konularak koruma altına alınırsa; ayrı bir vedia akdinin başladığı ve taşıma sözleşmesinin sona erdiği taşıyıcı tarafından ispatlanmak durumundadır. Eşya bozulmaya müsait bir eşya ise taşıyıcı tarafından satışa da çıkarılabilir. Bu seçeneklerden birinin kullanılması halinde taşıyıcı vakit geçirmeksizin eşyanın ilgisine bildirim yapmak zorunda olup, bildirim yapmamasından doğan zararlardan sorumlu olacaktır.

5.2.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

CIM m.40 uyarınca taşıyıcı, taşımanın gerçekleştirilmesi için başvurduğu servisteki görevlilerinden ve diğer tüm personelden, bu görevli ve personelin görevlerinin ifası içinde hareket etmeleri halinde, sorumludur¹⁵⁹¹. Taşımanın gerçekleştiği demiryolu alt yapısının idarecileri, taşımanın gerçekleştirilmesi için taşıyıcının başvurduğu servisteki kişiler olarak kabul edilir. Kanaatimizce, demiryolu çalışanları demiryolu işletmesine ne şekilde bağlı olduğuna bakılmaksızın, bütün demiryolu personelin kapsayacak şekilde geniş yorumlanmalıdır¹⁵⁹². CIM m.40 taşıyıcının taşıma işlemini yerine getirirken hizmetlerinden yararlandığı yardımcı kişileri saymıştır. Taşıyıcının bu kişilerin eylemlerinden sorumluluğunu bu kişilerin görevlerini yerine getirdikleri süre ile sınırlamıştır¹⁵⁹³. Taşıyıcı, yardımcısının ve adamlarının eylemlerinden kaynaklanan sorumluluktan, CIM’de belirtilen hallerden birine dayanarak kurtulabilecektir¹⁵⁹⁴. CIM kapsamındaki taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının yardımcısının fiillerinden sorumlu olması için yardımcının kusurlu olması gerekmemektedir.

CIM m.27 uyarınca taşıyıcı taşıma işini kısmen veya tamamen başka birine bırakması halinde taşımanın tümü için sorumlu kalmaya devam edecektir. Bu durumda fiili taşıyıcı ise taşımayı ifa ettiği kısmı için akdi taşıyıcının tabi olduğu sorumluluk hükümlerine tabidir. Bu durumda taşıyıcı ve fiili taşıyıcı TTK m.888’e benzer bir şekilde meydana gelen zarardan mütelsilen sorumlu olacaklardır¹⁵⁹⁵. Fiili taşıyıcı bu bağlamda ifa yardımcısı olarak kabul edilebilir.

¹⁵⁹¹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.51.

¹⁵⁹² **Arkan:** *Demiryolu*, s.159-160.

¹⁵⁹³ **Başar Ömer:** “COTIF-CIM Çerçevesinde Demiryolu İle Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Eşyanın Kayba Veya Hasara Uğramasından Ve Geç Tesliminden Doğan Zararlardan Sorumluluğu”, s.120.

¹⁵⁹⁴ **Adıgüzel:** *Taşıma Hukuku*, s.192.

¹⁵⁹⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.54.

CIM m.26’da düzenlenen zincirleme taşıyıcı da fiili taşıyıcı gibi taşımanın kendisinin ifa ettiği kısımdan sorumludur. Kanaatimizce bu kişiler ifa yardımcısı sayılamazlar. Zira bu kişiler taşıyıcıdan ayrı olarak ifa ettikleri kısımdan sorumludur. Bunların sorumluluğu taşıyıcıyla birlikte mütelsilen sorumluluk olarak değil münferit sorumluluk olarak değerlendirilmelidir.

5.2.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması

5.2.6.1. Genel Olarak

CIM ‘de sorumluluktan kurtulma sebepleri, genel sebepler ve özel sebepler olarak ikiye ayrılmaktadır. Genel sebepler zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk bakımından geçerlidir. Özel sebepler ise zıya veya hasardan kaynaklanan sorumluluk durumunda geçerlidir¹⁵⁹⁶.

5.2.6.2. Genel Sebepler

5.2.6.2.1. Taşıyıcının/Demiryolu İşletmesinin Önleyemeyeceği veya Sonuçlarından Kaçınamayacağı Durum

CIM m.23/2 uyarınca, taşıyıcının önlemesi ve sonuçlarından kaçınması mümkün olmayan durumlar zarara sebebiyet verdiği takdirde, taşıyıcı bunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Taşıyıcının önlemesi ve sonuçlarından kaçınması mümkün olmayan olay daha önce de ifade ettiğimiz üzere, kendi işletmesinden kaynaklanan fevkaalede hali ve olağanüstü nitelik taşıyan, önceden kestirilemez olan harici bir olaydan kaynaklanan mücbir sebebi kapsamaktadır.

Taşıyıcının önleyemeyeceği veya sonuçlarından kaçınamayacağı olaydan dolayı sorumluluktan kurtulabilmesi için böyle bir olayın gerçekleşip zararın bundan doğduğunu ve kendisinden beklenebilecek en üst düzeyde özeni göstermesine rağmen, olayın gerçekleşmesini önleyememiş veya sonuçlarından kaçınmamış olduğunu ispat etmesi gerekmektedir. Daha önce ifade ettiğimiz üzere burada, taşıyıcının basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermiş olması, sorumluluktan kurtulması için yeterli olmayıp, somut olayın özelliklerine göre deneyimli ve profesyonel bir taşıyıcının göstermesi beklenen en üst düzeydeki özeni göstermesi gerekmektedir¹⁵⁹⁷.

¹⁵⁹⁶ Arkan: Demiryolu, s.98-99.

¹⁵⁹⁷ Arkan: Demiryolu, s.102.

5.2.6.2.2. Hak Sahibinin Kusuru

CIM m.23/2 uyarınca, zıya hasar ve gecikme, gönderen veya gönderilenin kusurundan ileri gelmişse taşıyıcı sorumlu olmayacaktır¹⁵⁹⁸. Hak sahibinin kusuru, gönderenin hamule senedinde yanlış veya eksik bilgi vermesi, taşıma için gerekli belgeleri taşıyıcıya vermemesi veya eksik vermesi, taşınması özel bir usul gerektiren eşya hakkında taşıyıcının yeterince bilgilendirilmemiş olması, gümrük belgelerinin usulüne uygun olarak düzenlenmemesi şeklinde ortaya çıkabilir¹⁵⁹⁹.

5.2.6.2.3. Hak Sahibinin Talimatı

Taşıyıcıya talimat verebilecek kişileri gönderen ve gönderilen olarak ifade etmiştik. Taşıyıcının bu sorumsuzluk halinden faydalanabilmesi için bilgi veya alternatif sunmak amacıyla yapılan beyanlardan ziyade talimatın var olması gerekmektedir¹⁶⁰⁰. CIM m.20-21’de düzenlenen talimatlar, öngörülen özel esas ve şekil kurallarına uygun olarak verilmedikçe, kurtuluş sebebi olarak ileri sürülemez. Ayrıca talimatın verilmesinde taşıyıcının herhangi bir kusurunun varlığı halinde ise; bu kurtuluş sebebine başvurulamayacaktır¹⁶⁰¹.

5.2.6.2.4. Eşyanın Özel Ayıbı

CIM m.23/2’de “*içten bozulma, fire vb.*” şeklinde açıklanan eşyanın özel ayıbı durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Eşyanın özel ayıbı eşyanın dahil olduğu türün taşıdığı ortak özellik ve niteliklerden farklı bir özelliği dolayısıyla zarara sebebiyet vermesine yol açan ayıptır. Eşyanın özel ayıbı konusundaki açıklamalarımız burada da geçerli olup, eşyanın özel ayıbı eşyanın doğal niteliğinden farklı bir sorumluluktan kurtulma halidir¹⁶⁰². Nitekim eşyanın doğal niteliği CIM’de sorumluluktan kurtulmada özel sebepler arasında gösterilmiştir.

5.2.6.3. Özel Sebepler

5.2.6.3.1. Demiryolu- Denizyolu Taşımada Sorumluluktan Kurtulmadan Ek Sebepler

Multimodal taşımalarla ilgili bir muafiyet nedeni olarak CIM 38. madde karşımıza çıkmaktadır. Bu maddede CIM’e kayıtlı hatlarda gerçekleşecek bir denizyolu ile demiryolu multimodal taşımada, zararın; a) taşıyıcının kendi eylemi veya kendi hatasından ya da kaptanın, denizcilerin, gemi kılavuzunun veya görevlilerinin eylemi veya hatasından

¹⁵⁹⁸ Arkan: *Demiryolu*, s.103.

¹⁵⁹⁹ Arkan: *Demiryolu*, s.103.

¹⁶⁰⁰ Adıgüzel: *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.181.

¹⁶⁰¹ Arkan: *Demiryolu*, s.103.

¹⁶⁰² Arkan: *Demiryolu*, s.104.

kaynaklanmaksızın oluşan yangın nedeniyle ortaya çıkması, b) denizde kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden kaynaklanması, c) gönderenin rızası ile güverte üzerine yüklenen ve vagon üzerinde olmayan yükler üzerinde oluşması ve d) denizin kaza ve tehlikelerinden kaynaklanması durumunda, taşıyıcının sorumluluktan muaf olacağı belirtilmektedir¹⁶⁰³.

5.2.6.3.2. Eşyanın Açık Vagonla Taşınması

Taşıyıcının bu özel sebepten yararlanabilmesi için, açık vagonda taşımanın genel taşıma koşullarında öngörülmüş olması veya taraflarca açıkça kararlaştırılması gerekmektedir¹⁶⁰⁴. Taraflarca böyle bir taşıma şekli kararlaştırılmışsa, bu durumun hamule senedinde belirtilmesi gerekir¹⁶⁰⁵. CIM m.23/3-a uyarınca intermodal taşıma ünitelerinde ve kapalı karayolu araçlarında bulunan vagonlarda taşınan eşyanın açık vagonda taşınmamış kabul edileceği belirtilmiştir. Açık vagonla eşya taşınmasında, gönderen muşamba kullanıyorsa, taşıyıcı genel taşıma koşullarına göre açık vagonlarla taşınmayan eşyalar söz konusu olsa bile, muşambalanmamış açık vagonlarla yapılan taşımada kendisine düşen sorumlulukla aynı sorumluluğu üstlenir.

5.2.6.3.3. Ambalajlama Hataları

CIM m.14 uyarınca ambalajlanmanın gönderen tarafından iyi yapılmaması veya hiç yapılmaması halinde, taşıyıcı, bu sebeple uğradığı zararı da gönderenden talep edebilecektir. Fakat, bunun için, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim edildiği anda, kötü ambalajlandığının veya hiç ambalajlanmadığının açık olmaması veya taşıyıcı tarafından bilinmemesi gerekmektedir. Ayrıca kötü ambalajlanma veya hiç ambalajlanmama hususu açık olmasına rağmen veya taşıyıcı tarafından biliniyor olmasına rağmen, taşıyıcı, bu konudaki haklarını saklı tutan bir ihtirazi kayıt koymuşsa, zararının karşılanmasını isteyebilecektir.

CIM m.12/2 uyarınca yükleme taşıyıcı tarafından yapılmışsa, ambalajlanmanın taşıma belgesinde belirtilen şekle uygun olduğu yönünde bir adi karine söz konusu olur. Hamule senedinde herhangi bir kayıt yoksa ambalajlanmanın iyi şekilde yapılmış olduğu yönünde bir adi karine söz konusu olur. Böyle bir adi karinenin varlığının söz konusu olduğu durumlarda,

¹⁶⁰³ Burada da aksi ispat edilebilir bir sorumluluk öngörülmektedir.

¹⁶⁰⁴ **Arkan:** Demiryolu, s.107.

¹⁶⁰⁵ “Ancak, davalı savunmasında taşımanın açık vagonla yapıldığının taşıma senedinde gösterildiğini ileri sürmüştür. Dosya içerisindeki taşıma senedinin okunaklı olmaması nedeniyle öncelikle okunaklı bir örneğinin temini ile taşıma senedinde taşımanın açık vagonla yapılmasına ilişkin kayıt bulunup bulunmadığının tespiti ile her halükarda taşınan emtianın biçerdöver ve aksamaları olduğu gözetilerek, bu tür emtianın kapalı vagonda taşınmasının mümkün olup olmadığı, mümkün değil ise, taşıtanın açık vagonla taşıma yapılacağını bildiği kabul edilmek suretiyle yapılacak değerlendirme sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, eksik incelemeye dayalı verilen kararın davalı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir. (Y.11 HD. 16.04.2012- E. 15661 /K.6086)” bkz. **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.232

taşıyıcı bu karineyi çürüterek sorumluluktan kurtulabilecektir. Taşıyıcı makul sebepler ileri sürerek, hamule senedindeki içeriğe ihtirazi kayıt ekleyebilir. Taşıyıcı böyle bir kaydı ambalajlanma için koymuşsa, ambalajlanma konusundaki aleyhe karine kendisi açısından hüküm doğurmayacaktır.

Yetersiz ambalajlamaya ilişkin olarak CIM ve CMR arasında bir farklı nokta vardır; CIM’de ambalajlamayla ilişkin risk, eşyalar demiryolu taşıyıcısı tarafından kabul edildiği zaman gönderende kalırken, CMR’de bu risk karayolu taşıyıcısına geçer. Bunun yanında karayolu taşıyıcısının eşyaların görünüşteki durumunu denetleme yükümlülüğü bulunurken demiryolu taşıyıcısının böyle bir yükümlülüğü yoktur.

5.2.6.3.4. Gönderen veya Gönderilen Tarafından Eşyaların Yüklenmesi ve Boşaltılması

Önceki bölümlerde ifade ettiğimiz üzere sözleşme vasıtasıyla yükleme veya boşaltmanın gönderen veya alıcıya yüklendiği haller ile konvansiyon gereği kural olarak tam vagonla taşıma durumlarında, taşıyıcı bu özel sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir.

5.2.6.3.5. Eşyanın Doğal Niteliği

Eşyanın doğal niteliğini daha önceki bölümlerde ayrıntılı bir şekilde izah etmiştik. Burada eşyanın bizzat cinsine bağlı nedenlerden dolayı zayi olması veya hasara uğraması sorumluluktan kurtulma hali olarak düzenlenmiştir.

5.2.6.3.6. Paketlerdeki Numara veya İşaretlerin Yetersizliği

Eşyaların düzensiz, yanlış veya eksik işaretlenmesi veya numaralanması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır. İşaretleme ve numaralandırma gönderen tarafından yerine getirilen bir işlem olduğundan taşıyıcının böyle bir durumda sorumluluğu doğmayacaktır. Taşıyıcı ayrıca paketlerdeki numara ve işaretlerin yetersizliğinden dolayı zarara uğramışsa bunu gönderen talep edebilecektir.

5.2.6.3.7. Canlı Hayvan Taşınması

Taşıyıcı, salt canlı hayvan taşımış olduğunu ortaya koyarak, tüm gerekli önlemleri almış olduğunu ispat etmesine gerek olmadan CIM uyarınca sorumluluktan kurtulma halinden yararlanabilecektir.

5.2.6.3.8. Taşınan Eşyalara Refakat Edilmesi

Eşyalara refakat edilmesi genellikle yüksek değerde ve çalınma ihtimali olan taşıma konusu eşyalar için geçerlidir. Bu gibi durumlarda gönderen eşyanın refaktçi ile taşınmasını istemektedir. Taşınan eşyalara refakat edildiği durumlarda zıya veya hasar refakatçinin önlemeyi amaçladığı bir riskten kaynaklanmışsa, bu durumda taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır¹⁶⁰⁶.

5.2.6.3.9. Nükleer Kaza Hali

CIM m. 39 uyarınca zıya ve hasara nükleer bir kaza sebebiyet vermişse, taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır. Fakat taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için, nükleer tesisi işleten veya onun yerine hareket eden kişinin bir ülkenin nükleer enerji mevzuatına göre ilgili zarardan sorumlu tutulabilmesi gerekir.

5.2.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

CIM m.30/1 uyarınca taşıyıcı tam ve kısmi zıya durumunda, esyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ve zamandaki borsa fiyatına, böyle bir borsa fiyatının bulunmaması halinde piyasa fiyatına, piyasa fiyatının dahi bulunmaması halinde eşyanın genel olarak herkes için kabul gören objektif olarak belirlenebilen değerine göre tespit edilecek eşyanın değeri üzerinden sorumlu olacaktır. CIM m.30/2 uyarınca, demiryolu taşımaları açısından ise zıya hali için zayi olmuş ağırlığın kilogram başına ödenecek tazminatın üst sınırı 17 ÖÇH'dir¹⁶⁰⁷. CIM m.30/3 uyarınca, kendi tekerlekleri üzerinde seyreden ve eşya olarak taşımaya verilen bir demiryolu aracının veya bir intermodal taşıma ünitesinin veya bunların parçalarının zıya durumunda, tazminat, tüm diğer zarar-zıyanlar dışında, aracın veya intermodal taşıma ünitesinin veya bunların parçalarının zıya günü ve yerindeki mevcut değeri ile sınırlıdır. Zıya günü ve yerinin tespit edilmesi mümkün değilse, tazminat teslim alma gün ve yerindeki mevcut değer ile sınırlıdır.

CIM m.32/1 uyarınca, taşıyıcı hasar halinde diğer tüm zarar ve masraflar hariç olmak üzere eşyadaki değer kaybı oranında sorumludur. CIM m.32/2 uyarınca esyanın tamamı hasarlı ise ödenecek tazminat eşyanın tamamı zıya uğramış gibi ödenecek tazminattan; kısmi hasar halinde de kısmi zıya halinde ödenecek tazminattan fazla olamayacaktır. CIM m.32/3'e göre kendi tekerlekleri üzerinde seyreden ve eşya olarak taşımaya verilen bir demiryolu aracının veya bir intermodal taşıma ünitesinin veya bunların parçalarının hasarlanması

¹⁶⁰⁶ Adıgüzel: MTO, s.268.

¹⁶⁰⁷ Burada brüt ağırlık esas alınacaktır. **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.53.

durumunda, tazminat diğer tüm zarar ve masraflar dışında, teslim alındığı durumdaki maliyetle sınırlıdır.

CIM m.33/1'e göre zarar teslim süresinin aşılmasından doğarsa, taşıyıcı, taşıma ücretinin dört katını geçmeyen bir tutarla sorumludur¹⁶⁰⁸. Bu tazminat CIM m.30 ve 32'de düzenlenen zıya ve hasar haline ilişkin tazminatlar ile birleşebilir. Ancak bu birleşme neticesi talep edilen tazminat, hiçbir şekilde tam zıya halinde ödenecek tazminattan fazla olamayacaktır. Eşya ilgisinin hem gecikmeden dolayı hem de eşyadaki zıya ve hasardan dolayı tazminat taleplerinin birlikte taşıyıcıya yöneltilmesi mümkündür. Sadece bunun üst sınırını tam zıya halinde ödenecek tazminat oluşturmaktadır¹⁶⁰⁹. CIM m.33/6'ya göre eşya gecikmeden kaynaklı olarak tam zıya ugramışsa, bu kez sadece zıya ilişkin ya da gecikmeye ilişkin tazminat istenebilecektir.

5.2.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

5.2.8.1. Özel Menfaat Tayini

CIM m.34 uyarınca gönderen ve taşıyıcı, gönderenin taşıma belgesi üzerinde, 17 ÖÇH'yi geçmeyen bir eşya değeri bildirmesine karar verebilirler. Bu durumda, beyan edilen tutar bu sınırın yerini alır.

CIM m.35'e göre gönderen ve taşıyıcı, gönderenin taşıma belgesi üzerinde, rakamlarla teslimde özel kıymet tutarı kaydetmesine karar verebilirler. Teslimde kıymet beyan edilmesi durumunda, madde 30, 32 ve 33'te öngörülen tazminatlar dışında, beyan edilen tutara kadar ispatlanmış ek zararların da telafisi talep edilebilir. Bu hüküm zıya ilişkin m.30, hasara ilişkin m.32, gecikme ve gecikmenin sebep olduğu zarara ilişkin m.33'e göre hesaplanan tazminatın karşılayamadığı zararların da burada belirlenen değere kadar tazmin edilebileceğini düzenlemektedir. Bu hükümden yararlanabilmek için teslimdeki menfaatin hamule senedine kaydı gerekmektedir¹⁶¹⁰.

5.2.8.2. Kast ve Kasta Eş Değer Kusur

CIM m.36'ya göre; *“Zararın gerek bu tür bir zarara sebep olmak niyetiyle, gerekse atakça ve bu tür zararın muhtemelen doğabileceği bilinci ile demiryolunun yaptığı bir eylem veya ihmalden meydana geldiği ispat edilirse madde 15, § 3'de, madde 19, §§ 6 ve 7'de ve madde 30, 32 ilâ35'de öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz.”* CIM m.44'te atıfta

¹⁶⁰⁸ **Höra:** MAH VersR/ Bearbeiter § 11, Knr.194.

¹⁶⁰⁹ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.53.

¹⁶¹⁰ **Özdemir:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.169.

bulunulan sorumluluğa ilişkin maddeler sayma yolu ile gösterilmiş ve taşıyıcının kast ile kasta eş değer kusur halinde bu maddelerden yararlanamayacağı hükmüne bağlanmıştır¹⁶¹¹.

5.3. Havayolu Taşımalarında Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu Uyarınca Sorumluluk

5.3.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

1929 tarihli VK ve bu konvansiyonu tadil eden ek ve protokoller neticesinde 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na kadar geçen süreçte, son halini alan düzenleme daha önce de belirtildiği üzere Varşova/Lahey sistemi olarak adlandırılmakta ve 1955 tarihli Lahey Protokolü ile tadil edilmiş olan VK ise Varşova/ Lahey Metni olarak adlandırılmaktadır.

1929 tarihli VK ve Varşova/Lahey Metni m.18 uyarınca taşıyıcı, zıya ve hasar ve gecikmeden sorumludur¹⁶¹². Varşova/Lahey Metni m. 20/1'e göre, taşıyıcı kendisinin ve temsilcilerinin zararın meydana gelmesini önlemek amacıyla gerekli bütün tedbirleri almış olduğunu veya bu tedbirleri alma imkanlarının bulunmadığını ispat ettiği takdirde eşyaya gelen zararlardan sorumlu olmayacaktır¹⁶¹³. Burada “*gerekli bütün tedbirler*” ifadesinin lafzi yorumundan taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasında objektif unsurların ispatının arandığı kanaatine ulaşıp, sorumluluğun kusursuz sorumluluk olduğu ileri sürülmektedir¹⁶¹⁴. Bununla birlikte buradaki sorumluluğun bir kusur sorumluluğu olduğu konvansiyonun hazırlık çalışmalarında açıkça belirtildiğinden 20. Maddedeki ispatı öngörülen olguların taşıyıcının kusursuzluğu gösteren olaylar olarak değerlendirilmesi gerektiği, taşıyıcının kusurun gerçekleşmemiş olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulacağı da ifade edilmiştir¹⁶¹⁵. Grein ve Imperial Airways Ltd. davasında da taşıyıcının sorumluluğun kusur sorumluluğu olduğu ifade edilmiştir¹⁶¹⁶. VK ve Varşova/Lahey Metni'nde kurtuluş kanıtı getirilebilen kusursuz sorumluluğun benimsendiğini ifade eden görüşlere¹⁶¹⁷ rağmen, kanaatimizce

¹⁶¹¹ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.176; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.53.

¹⁶¹² **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.202; **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.104-105.

¹⁶¹³ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 187; **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.108; **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.113; **Özdemir:** *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*, s.28; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.202; **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.127.

¹⁶¹⁴ **Kaner, Deniz, İnci:** “*Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu*”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C:L, S.: 1-4-, İstanbul, 1984, ss.423-478, s.430-431, 439.

¹⁶¹⁵ **Kaner:** “*Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu*”, s.439-440; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.139.

¹⁶¹⁶ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.139-140.

¹⁶¹⁷ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 158; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.202; **Özdemir:** *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*, s.29.

konvansiyonun amacına ağırlık verilmeli VK ve Varşova / Lahey Metni'ndeki sorumluluğun kusur sorumluluğu olduğu kabul edilmelidir.

1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolü'nün 6. maddesi 1929 tarihli VK'nın 18. maddesini değiştirmiştir. Buna göre, taşıyıcı yalnızca 18. maddede belirtilen dört kurtuluş kanıtından birisini ya da birden fazlasını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir¹⁶¹⁸. Bunun haricinde mücbir sebepler de dahil olmak üzere meydana gelen zararlar açısından taşıyıcının herhangi bir kurtuluş kanıtı ileri sürerek sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Bu nedenle taşıyıcı 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü uyarınca eşyaya ilişkin zıya ve hasardan kusursuz sorumludur¹⁶¹⁹.

MK m.18 uyarınca taşıyıcı zıya ve hasardan sorumludur. Taşıyıcı zıya ve hasarın MK m.18/2'deki eşyanın gizli ayıbı, eşyanın doğal niteliği, eşyanın paketlenmesinin taşıyıcı, bir çalışanı ya da acentesi dışında birisi tarafından kusurlu olarak yapılmış olması, savaş ya da silahlı çatışma, eşyanın girişi, çıkışı, geçişi ile ilgili olarak gerçekleştirilen bir kamu otoritesi faaliyeti olarak sayılan hallerden birinin sonucu olduğunu ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulacaktır. Taşıyıcının bir diğer sorumluluktan kurtulma hali MK m.20'de yer almaktadır. Buna göre tazminatı talep eden kişinin zarara kusuru ile sebebiyet vermesi durumunda bu kusurun zarara etkisi oranında taşıyıcı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulmaktadır. Taşıyıcı MK m.18/2'deki özel kurtuluş kanıtları ve MK m.20'deki ortak kusur savunmasından yararlanarak sorumluluktan kurtulabilmektedir. Bunun dışında mücbir sebep dahil olmak üzere taşıyıcı sorumluluktan kurtulamamaktadır¹⁶²⁰. MK'da taşıyıcının zıya ve hasardan sorumluluğu kusursuz sorumluluktur¹⁶²¹.

MK m.19 gecikme durumunda taşıyıcının sorumluluğun hukuki niteliğinin belirlenmesinde yol gösterici niteliktedir. Buna göre, havayoluyla taşıma sırasında meydana gelmiş gecikmelerden taşıyıcı kendisi, kendi adamları veya taşımada kullandığı diğer kişilerin zarardan kaçınmak amacıyla alması gereken bütün tedbirleri aldığını, ya da alsa bile zararı engelleme imkanının olmadığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır¹⁶²². Bu hükümden de anlaşılacağı üzere gecikmeden doğan zararlarda sorumluluk kusur sorumluluğudur¹⁶²³.

¹⁶¹⁸ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.132; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.206.

¹⁶¹⁹ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.205.

¹⁶²⁰ **Ülgen, Hüseyin:** “*Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması Hakkında*”. Prof. Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu Armağanı, Seçkin Yayıncılık, 2004, s. 561.

¹⁶²¹ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.205.

¹⁶²² **Gölcüklü:** *Hava Hukuku*, s.70.

¹⁶²³ Yazar burada 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde gecikmeden doğan sorumluluğun kusur sorumluluğu olduğunu bu durumun MK' da devam ettiğini belirtmiştir. Bkz. **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.206; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.140.

5.3.2. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu

Varşova/Lahey Metni ve MK uyarınca taşıyıcı, eşyanın zayı olması veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumludur¹⁶²⁴. Bu sorumluluk taşıyıcının eşyaya bakım ve gözetim mükellefiyetini ihlal etmesiyle doğmaktadır. Taşıyıcı taşıma sözleşmesi uyarınca eşyayı bir yerden başka bir yere taşıırken aynı zamanda taşıma süresi içerisinde kendi hakimiyeti altında bulunan eşyayı koruyup gözetmekle yükümlüdür¹⁶²⁵. Bu yükümlülük taşıma sözleşmesine binaen eşyanın taşınmak üzere taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren başlamaktadır¹⁶²⁶. Önceki bölümlerde de ifade ettiğimiz üzere, taşıyıcının sorumluluğu eşyanın doğrudan veya dolaylı zilyetliğini elde ettiği andan itibaren başlamaktadır¹⁶²⁷. Taşıyıcı eşyayı kendisi veya temsilci vasıtasıyla teslim alabilir. Bu sebeple teslim ve yükleme faaliyetlerinin aynı zamanda gerçekleştirilmesi gerekli olmayıp, yükleme daha sonraki bir tarihte gerçekleştirilebilir¹⁶²⁸. Eşyanın parça parça teslim edilmesi durumunda, taşıyıcı her bir parçanın teslimi ile eşyaya zilyet olacağından taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğü her bir parçanın teslim alınması ile başlayacaktır¹⁶²⁹.

Taşıyıcının sorumluluğunun doğması için taşıyıcının zilyetliği VK uyarınca tek başına yeterli değildir. Bununla birlikte taşıyıcının eşyaya zilyet olduğu yer de önem arz etmektedir. VK m.18 uyarınca eşyanın havaalanında, hava aracında ya da havaalanı dışında iniş yapılması halinde inişin yapıldığı yerde taşıyıcının zilyetliğinde bulunması gerekmektedir¹⁶³⁰. MK m.18/3 uyarınca taşıyıcının sorumluluğu eşya zilyet olduğu andan itibaren başlayacak zilyetliğin gerçekleştiği yer dikkate alınmayacaktır¹⁶³¹.

Havayoluyla taşıma gerçekleşen uçuştan biraz daha fazlasını içerir. Uçağından kalkıştan önce beklemesi gibi hareketle ilgili işlemler ve prosedürler de genellikle hava yoluyla taşıma olarak kabul edilir. Bunun temel sebebi eşyaların fiili uçuş süresinin dışında zarar görmesi durumunda taşıyıcının sorumluluk süresini genişletmektir. Bu sayede taşıyıcının sorumluluğu eşyaların bir havaalanı içinde ve belirli koşullar altında bir havaalanı dışında da olduğu döneme kadar uzatılabilmektedir¹⁶³².

¹⁶²⁴ “Eşyanın kaybı halinde, Varşova / Lahey Konvansiyonuna göre, taşıyıcının bildiği kabul edilir ve bu nedenle de bir şeyin bir daha ihbarına gerek yoktur. Hava yük snedinde yazılı paket, kutu, koli, torba gibi bağımsız parçalardan birkaç adedinin alıcıya teslim edilmemesi, kayıp olduğu gibi koli, paket kutuların içinden bir kısım eşyanın noksan çıkması da kısmi tam zıya (kayıp) kavramına girer. (Y. 11.HD. 07.04.2008- E. 2971/K.4548)” Eriş: *Taşıma Hukuku*, s.244.

¹⁶²⁵ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 169; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.33-34; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.34.

¹⁶²⁶ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s. 160, 215; **Gölcüklü:** *Hava Hukuku*, s.286.

¹⁶²⁷ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 170; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.32, 167.

¹⁶²⁸ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 170.

¹⁶²⁹ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 171.

¹⁶³⁰ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.35.

¹⁶³¹ **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.215.

¹⁶³² **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.35.

Karada, denizde, ya da iç suyuyla gerçekleştirilen taşımalarda yükleme, teslimat ya da aktarma aşamalarının, bir havayolu taşımasının yerine getirilmesi amacıyla yapılmadığı ya da taşıyıcının zilyedliğinin bulunmadığı ispatlanırsa, taşıma havayoluyla taşıma süresi içerisinde değerlendirilmeyecektir. MK m.18/4 uyarınca taşıyıcı havayoluyla yapılması öngörülmüş bir taşımada, gönderenin izni olmaksızın, taşımanın tamamını ya da bir kısmını havayoluyla değil de başka bir biçimde gerçekleştirirse, bu taşıma da havayoluyla taşıma süresi içinde değerlendirilecektir.

Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti eşyanın varma yerinde gönderilene veya gönderilenin yetkili temsilcisine zilyetliğinin devredildiği anda sona ermektedir¹⁶³³. Eşyanın varma yerindeki havaalanında gönderilene teslim edilmeden önce depolanması durumunda bunun eşyanın teslimi manasına gelip gelmediğinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Taraflar arasında taşıma sözleşmesi haricinde yapılmış bulunan bir ardiye sözleşmesi varsa taşıyıcının sorumluluğu taşıma sözleşmesine göre sona erecek, ardiye sözleşmesi hükümlerine göre devam edecektir. Taraflar arasında böyle bir ardiye sözleşmesi yoksa taşıyıcının depo edilen eşyadan dolayı sorumluluğu gönderilene teslim işlemi gerçekleşinceye kadar devam edecektir¹⁶³⁴.

Uluslararası eşya taşımalarında çoğu zaman gümrük idaresi de taşıma sürecine dahil olmaktadır. Eşyanın gümrük idaresine teslim edilmesinin geçerli bir teslim olarak kabul edilip edilmeyeceğinin değerlendirilmesi önemlidir. Bu durumda Gümrük Kanunu m.69/3 uyarınca eşyanın gönderilene fiilen teslimine kadar taşıyıcının sorumluluğunun devam ettiğine ilişkin görüşlerden¹⁶³⁵ ziyade taşıma sözleşmesi dikkate alınmalıdır. Taşıyıcı taşıma sözleşmesinde eşyayı gümrüğe teslim etmeyi taahhüt etmişse gümrüğe teslim ile taşıma sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu bitecek, eşyayı gönderilene teslim etmeyi taahhüt etmişse sorumluluğu devam edecektir¹⁶³⁶.

Varşova/Lahey Metni m.13/.3 ve MK m.13/3 uyarınca eşya, ulaşması gereken tarihten itibaren yedi gün geçmesine rağmen hak sahibine teslim edilemiyor ise eşyanın zayi olduğu

¹⁶³³ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 171; **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.175.

¹⁶³⁴ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.171; “Taraflar arasında taşıma sözleşmesi dışında ayrı bir ardiye sözleşmesinin bulunmadığı ve depolama işleminin taşıma sözleşmesi uyarınca yapıldığı hallerde bagaj veya yükün teslimi henüz gerçekleşmediği için, teslim gerçekleşinceye kadar taşıyıcının sorumluluğunun taşıma sözleşmesi uyarınca devam edeceği kuşkusuz olup, dava konusu taşınan emtianın hasar gördüğü sırada geçici depolama aşamasında olduğu ve hava taşıma sürecinin devam ettiği aşıkardır. Bu bağlamda davalı hava taşıyıcısı malı gönderenden aldıktan sonra gönderilene kadar olan taşıma sürecinden sorumludur. Geçici depolamanın da hava taşıma sürecine dahil olduğunun kabulü ile hava taşıyıcısının sorumlu olduğunun kabulü gerekir.(Y.11. HD. 21.10.2014-E.14790 / K.16144) Bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.48.

¹⁶³⁵ **Kender, Rayegan:** “Yükleme Boşaltma ve Ardiye Safhalarında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Meseleler”, s.252-253.

¹⁶³⁶ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.171.

kabul edilecektir¹⁶³⁷. Bu düzenlemeler eşyanın teslim edilememesini zıya karinesi adı altında kesin bir karine olarak öngörmüştür.

5.3.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

Taşıyıcının taşımayı gerçekleştirmesi gereken zamandan daha sonra gerçekleştirmesi sebebiyle eşyanın varma yerine zamanında ulaşmaması olarak tanımlayabileceğimiz gecikmenin¹⁶³⁸ tespit edilebilmesi için varma yerine ulaşma anının tesbiti mühimdir. Taşıma süresi ve buna bağlı olarak varma yerine ne zaman ulaşılacağını taraflar taşıma sözleşmesinde veya taşıma belgesinde serbestçe kararlaştırabilirler. Uygulamada çoğunlukla taşıyıcı tarafından önceden düzenlenmiş bulunan tarifeler aracılığıyla bu süreler belirlenmektedir¹⁶³⁹. Taşıyıcının reklamlarında ve tarifelerinde taşıma sürelerine yer vermesi icap niteliğinde olup, taşıma sözleşmesinin akdedilmesinden sonra sözleşmenin şartlarından biri haline gelerek taşıyıcının taahhütleri arasında yer almaktadır¹⁶⁴⁰. Ancak, taşıyıcının taşıma sözleşmesinde, zaman tablolarında veyahut ilgili diğer dokümanlarda gecikme halinde sorumluluğunun doğmayacağına ilişkin kayıtları Varşova/Lahey Metni m.23 ve MK m.26 uyarınca geçersizdir¹⁶⁴¹.

Taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma süresi konusunda bir mutabakata varmamışlarsa, taşıma somut olayın koşulları dikkate alınarak, objektif kıstaslarara göre belirlenecek makul içerisinde gerçekleştirilmelidir¹⁶⁴². Bu sürenin aşılması halinde de gecikmeden bahsedilecektir. Makul sürenin belirlenmesinde hava şartları, hava trafiği, aynı taşımanın diğer havayolu taşıyıcıları tarafından ne kadar sürede gerçekleştirildiği, güzergahın durumu, havalimanının mevcut şartları ve yeterliliği, eşyaya ilişkin özellikler, idari makamlar tarafından yapılan denetimler, gümrükteki bekleme süreleri ve tatil günleri, hava taşımasının diğer taşımalara nazaran çok daha hızlı olması gibi faktörler her bir somut uyuşmazlığın koşulları ve diğer sivil havacılığa özgü riskler göz önüne alınarak değerlendirilmelidir¹⁶⁴³.

Varşova/Lahey Metni ve MK'da; eşyanın zıya ve hasarında taşıma süresinin ne zaman başlayacağına ilişkin hüküm bulunurken gecikmeden doğan zararlarda bu yönde bir hüküm

¹⁶³⁷ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.103; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.97.

¹⁶³⁸ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.182.

¹⁶³⁹ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.182; **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.96.

¹⁶⁴⁰ **Canbolat:** *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.72.

¹⁶⁴¹ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.182.

¹⁶⁴² **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.182; **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.97.

¹⁶⁴³ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.111-112.

yoktur¹⁶⁴⁴. Bu sebeple taşıma süresinin belirlenmesinde çeşitli doktrin görüşleri ortaya çıkmıştır.

İlk görüşe göre hava aracının kalkışından itibaren inişine kadar olan eşyanın fiilen havada geçirmiş olduğu sürenin taşıyıcının tarifelerinde ilan edilen süreden veya makul süreden fazla olması durumlarında gecikmeden bahsedilebilecektir¹⁶⁴⁵. Böyle bir gecikme ancak söz konusu hava aracının normal hızından daha düşük bir hızla seyretmesine sebep olacak teknik nedenlerden kaynaklanabilir. Bu görüş gecikmeden doğan sorumluluk halini hava taşımalarındaki gecikme olarak kabul edilebilecek birçok durumu göz ardı ederek sınırlandırdığından kanaatimizce uygulanabilir nitelikte değildir¹⁶⁴⁶.

İkinci görüşe göre taşıma süresi Varşova/Lahey Metni m.18 uyarınca eşyanın taşıyıcının fiili hakimiyetine girmesiyle başlar ve fiili hakimiyetinden çıkması anına dek devam eder¹⁶⁴⁷. Bu belirtilen zaman dilimleri arasında meydana gelecek olan gecikme taşıyıcının sorumluluğuna sebep olacaktır. Üçüncü görüş ise, havayolu taşımalarının bir bütün olarak ele alınması gerektiğini, hangi sebeple olursa olsun varma yerine zamanında ulaşamayan her halin gecikme olarak kabul edilmesini savunmaktadır¹⁶⁴⁸. Kanaatimizce üçüncü görüş, MK m.18 uyarınca havayolu ile taşınan eşyanın yükleme, teslim ve aktarma gayesiyle karayolu ve denizyolu gibi başka bir şekilde taşınması halini de kapsadığından taşıma işini daha kapsamlı bir şekilde ele almaktadır¹⁶⁴⁹. Bu yüzden hangi sebeple olursa olsun eşyanın varma yerine zamanında ulaşmaması bir gecikme hali olarak kabul edilmelidir¹⁶⁵⁰.

Eşya taşımalarında bazı durumlarda gecikme nedeniyle eşyanın zayi olması veya hasara uğraması söz konusu olabilir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğun zıya ve hasardan doğan sorumluluk veya gecikmeden kaynaklı sorumluluktan hangisi kapsamında değerlendirileceği konusunda VK ve MK hüküm ihtiva etmemektedir. Kanaatimizce bu

¹⁶⁴⁴ “ Taşıma ve gecikme hususunda Varşova Sözleşmesinde açık bir düzenlemenin bulunmaması karşısında, TTK hükümlerinin uygulanması gerekir. (Y. 11. HD. 21.01.2008- E. 13582 / K. 314) ” bkz. **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.487.

¹⁶⁴⁵ **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.183; **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.112; **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.97.

¹⁶⁴⁶ Aynı yönde **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.98.

¹⁶⁴⁷ **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.183; **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.97.

¹⁶⁴⁸ **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.183; **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu s.98; **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.113.

¹⁶⁴⁹ Aynı yönde bkz. **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.113.

¹⁶⁵⁰ **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.183; **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.114-115.

durumda taşıyıcı aksi görüşlerin varlığına rağmen¹⁶⁵¹ hem eşyanın gecikmesinden kaynaklı zararlardan hem de eşyanın zayi olması veya hasara uğramasından ötürü ortaya çıkan zararlardan sorumlu olmalıdır¹⁶⁵². Gecikmede taşıyıcının sorumluluğu taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanmakta iken; eşyanın hasara uğraması veya zayi olmasında taşıyıcının sorumluluğu bakım ve gözetim yükümlülüğünün ihlal edilmesinden kaynaklanmaktadır. Taşıyıcının eşyaya ilişkin bakım ve gözetim mükellefiyeti eşyanın teslim alınması anından teslim edilmesi anına kadar sürdüğünden taşıma süresi aşılsa dahi devam etmektedir¹⁶⁵³.

5.3.4. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

MK ile Varşova/Lahey Metninin 6'ncı maddesinin ilk fıkrasına göre ise, hava yük senedi düzenleme mükellefiyeti gönderene aittir¹⁶⁵⁴. VK'nın 5'inci maddesine göre, taşıyıcı, gönderenden hava yük senedini hazırlayarak kendisine tevdi etmesini, gönderense taşıyıcıdan bu evrakı kabul etmesini isteme hakkına sahip bulunmaktadır¹⁶⁵⁵. Gönderen hava yük senedine eşyanın gönderilene teslim edilebilmesi için gerekli olan bütün bilgi eksiksiz ve hatasız bir şekilde yazmalıdır¹⁶⁵⁶. Hava yük senedinin içeriği VK m. 8 ve MK m. 5'e göre belirlenir¹⁶⁵⁷.

Hava yük senedi MK m.7 uyarınca üçer nüsha olarak hazırlanacaktır. Buna göre ilk nüshaya "taşıyıcı için" yazılır ve gönderen tarafından imzalanır. İkinci nüshaya ise "gönderilen için" yazılır ve taşıyıcı ile gönderen tarafından imzalanır. Üçüncü ve son nüsha ise, taşıyıcı tarafından imzalanarak, eşyanın teslim alınmasından sonra, gönderene verilir.

Hava yük senedi MK m. 5 ve Varşova/ Lahey Metni m.6 uyarınca, kalkış ve varış yerlerini, kalkış ve varış yeri tek bir devletin sınırları içerisinde ise bir veya birden fazla anlaşmalı durma yeri farklı bir devletin sınırlarında ise durulacak yerlerden en az birini ve eşyanın ağırlığını içermelidir. Bunun yazılmaması taşıyıcının sorumluluğuna yol açar.

¹⁶⁵¹ Bu konuda aksi yönde 3 görüş bulunmaktadır. Birinci görüş böyle bir durumda hakların yarışması söz konusu olduğunu ifade etmektedir. İkinci görüş uyarınca, yükün gecikmesi durumunda taşıyıcının temerrüitten ötürü sorumluluğu bulunmakta ve hem yükün geç teslim edilmesi hem de yükün zayi olması veya hasara uğramasından ötürü sorumlu tutulması gerekmektedir. Üçüncü görüş uyarınca, gecikmenin yükün hasarına ya da zayi olmasına neden olması ya da yükün hasara uğramasının ya da zayi olmasının gecikmeye neden olması halinde taşıyıcının sorumluluğunun kaynağı yükün gecikmesi değil; yükün hasara uğraması ya da zayi olmasıdır. Bkz. **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.118.

¹⁶⁵² Aynı yönde bkz. **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.119.

¹⁶⁵³ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.118.

¹⁶⁵⁴ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.117; **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.60.

¹⁶⁵⁵ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.313; **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.58.

¹⁶⁵⁶ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.180.

¹⁶⁵⁷ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.34.

Hava yük senedinin hiç düzenlenmemiş olması ya da bulunması gereken hususları ihtiva etmemesi, hava taşıma akdinin geçerliliğini etkilemez¹⁶⁵⁸.

Varşova/Lahey Metni uyarınca, yukarıda belirttiğimiz unsurlardan birinin hava yük senedi içerisinde yer almaması halinde ya da taşıyıcının taşıma işlemlerini hava yük senedi olmaksızın icra edecek olması durumunda taşıyıcı, sorumluluğunu miktarla sınırlayan kurallardan yararlanamayacaktır¹⁶⁵⁹.

1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ve MK uyarınca, yukarıda belirttiğimiz unsurlardan birinin hava yük senedi içerisinde yer almaması halinde ya da taşıyıcının taşıma işlemlerini hava yük senedi olmaksızın icra edecek olması durumunda taşıyıcı sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilecektir.

Hava yük senedi, aksi ispatlanıncaya kadar, hava taşıma sözleşmesinin varlığı, koşulları ile eşyanın teslim alınmış olduğu konusunda bir karine oluşturan önemli bir taşıma belgesidir¹⁶⁶⁰. MK m.11/2 hava yük senedinde taşıyıcı tarafından teslim alınan eşyalara ilişkin olarak, eşyaların ağırlık, hacim ve ambalajının senette belirtildiği şekilde teslim alındığına yönelik karinenin oluşacağını kabul etmiştir.

5.3.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

VK ve MK'da taşıyıcının adamları kavramına atıfta bulunulmuş, bunların davranışlarından dolayı taşıyıcının sorumlu olacağı belirtilmiştir¹⁶⁶¹. Ancak her iki konvansiyonda bu kişilerin kimlerden oluştuğunu saymamış ve bu kişileri tanımlamamıştır¹⁶⁶².

1929 tarihli VK'da taşıyıcının adamlarını tanımlamak üzere Fransız hukukunda işverenin istihdam ettiği kişiler için kullanılan “*préposé*” terimi kullanılmış olup, bu terim Varşova/Lahey Metni ile beraber 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ve 4 numaralı Montreal Protokolü'nde de aynı şekilde kullanılmıştır¹⁶⁶³. Bu terim işverenin tabiyetinde ve hizmet sözleşmesi kapsamında çalışan kişileri ifade ettiğinden taşıyıcıdan bağımsız diğer

¹⁶⁵⁸ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.34.

¹⁶⁵⁹ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.263.

¹⁶⁶⁰ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.34; “Yapılan açıklamalar çerçevesinde imzalanan kapıdan kapıya taşıma hizmeti sözleşmesi nazara alındığında, ibraz edilen bir waybill ve diğer belgelerin Türkçe tercümelerinin ibrazının sağlanması, taşınanın Bursa adresinde teslimi konusunda anlaşmaya varıldığı sonucuna ulaşırsa, taşıyıcının amir taşıyıcı sıfatıyla sorumlu olacağı gözetilerek davanın kabulüne karar verilmesi gerekirken... (Y.11. HD. 24.04.2013- E.9560/ K.8178) ” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.215.

¹⁶⁶¹ VK m.20, 25, 25/A; MK m.16/1, 17/2, 19, 21/2, 22/5, 30, 41'de taşıyıcının adamları kavramını görmekteyiz.

¹⁶⁶² **Sözer:** *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.124.

¹⁶⁶³ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.124.

yardımcı kişileri kapsamamaktadır¹⁶⁶⁴. 1999 tarihli MK'nın orijinal İngilizce metninde ise taşıyıcının adamları “servants and agent” terimi ile ifade edilmiştir¹⁶⁶⁵. “Servant” işverene bağımlı bir şekilde çalışan işçileri ifade derken “agent” ise temsilci anlamına gelmekle birlikte taşıyıcının yardımlarından istifade ettiği diğer kişileri de kapsamaktadır¹⁶⁶⁶. 1929 tarihli VK'nın Türkçe çevirisinde “işçileri ve temsilcileri”, 1999 tarihli MK'nın çevirisinde ise taşıyıcının “adamları” terimlerini görmekteyiz.

Buradan hareketle taşıyıcının adamları taşıyıcı tarafından taşıma işinin yerine getirilmesi amacıyla kendilerine verilen görevi yerine getiren, taşıyıcıya hizmet ve vekalet ilişkisi ile bağlı bütün kişiler¹⁶⁶⁷ ve taşıyıcıya bağlı olarak çalışıp çalışmadığına bakılmaksızın taşıma işinin ifasında hizmetlerinden yararlanan kişiler¹⁶⁶⁸ olarak ifade edilebilir¹⁶⁶⁹. Burada dikkat çekmek istediğimiz bir nokta, havayolu taşımalarında taşıma işinin ifasında gümrük işlemleri gibi hizmetler kamu otoriteleri tarafından yerine getirildiğinde kamu otoritesinin taşıyıcının hizmetinden yararlandığı kişi olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceğidir. Taşıyıcı ile hizmeti yerine getiren ilgili kamu otoritesi arasında herhangi bir akdi ilişki olmadığından kamu otoriteleri taşıyıcının yardımcı şahsı olarak değerlendirilemeyecektir¹⁶⁷⁰.

MK'da “*actual carrier*” olarak ifade edilen fiili taşıyıcı, taşıyıcının adamları kavramından ayrı düzenlenmiştir. Bu sebeple fiili taşıyıcının da akdi taşıyıcının adamları arasında sayılması gerektiğine ilişkin görüşlerin¹⁶⁷¹ aksine kanaatimizce fiili taşıyıcı MK

¹⁶⁶⁴ **Sözer:** “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, s.125; **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.106-107; **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.126.

¹⁶⁶⁵ VK'nın Almanca çevirisinde bu kavram taşıyıcının yerine geçen kişileri, bağımsız işletmeleri, ifa yardımcılarını ve alt işverenleri kapsayacak şekilde “*leute*” terimi ile ifade edilmiştir. Bkz. **Özdemir:** Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükin Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, s.90.

¹⁶⁶⁶ **Sözer:** “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, s.126.

¹⁶⁶⁷ **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.108; **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.126.

¹⁶⁶⁸ **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.109; **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.206; **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.128; **Canbolat:** Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, s.76.

¹⁶⁶⁹ **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.206; **Sözer:** “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, s.127; **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Yüke ve Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.106-107; **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.125; **Canbolat:** Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, s.77; **Özdemir:** Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükin Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, s.91.

¹⁶⁷⁰ **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.207.

¹⁶⁷¹ **Sözer:** “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, s.118; **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.107-108.

uyarınca taşıyıcının adamı olarak nitelendirilmemelidir¹⁶⁷². Nitekim zincirleme taşıma bölümünde açıkladığımız zincirleme taşıyıcı da Varşov/Lahey Metni m.30 ile m.36 uyarınca taşıma işinin kendisi tarafından ifa edilen bölümü bakımından havayoluyla taşıma sözleşmesine taraf sayıldığından taşıyıcının adamı olarak nitelendirilemez¹⁶⁷³.

VK ve MK uyarınca taşıyıcının adamlarının görevlerini yaparken fiil ve ihmalleriyle sebep oldukları zararlardan taşıyıcı sorumlu olacaktır. Taşıyıcı, kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi ve adamları için bu gibi tedbirleri alma imkanının bulunmadığını ispat ederse sorumluktan kurtulacaktır¹⁶⁷⁴. “Gerekli bütün tedbirler” teriminden anlaşılması gereken azami özendir¹⁶⁷⁵. Konvansiyonlar bu terimin nasıl yorumlanacağı konusunda sessiz kaldığından, herhangi bir hukuki ihtilaf olduğunda davaya bakacak olan hakim bu terimin kapsamını belirleyecektir¹⁶⁷⁶.

Taşıyıcı MK m.22/5 uyarınca, sorumlu tutulabileceği tüm hallerde adamlarının neden olduğu zararlardan da sorumlu tutulabilecektir. Taşıyıcının adamları da tıpkı taşıyıcı gibi konvansiyonlarda öngörülen ve sorumluluğu miktar bakımından sınırlayan hükümlerden yararlanabilecektir.

5.3.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması

5.3.6.1. Kurtuluş Kanıtı

VK m.20’ye göre “Taşıyıcı kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya adamları için bu gibi tedbirleri alma imkanının bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır. Taşıyıcı bagaj ve yük taşımada zararın pilotajdaki, uçağa yapılan yer hizmetlerindeki ve seyrüseferdeki bir yanlışlıktan ileri geldiğini ve diğer bütün hususlarda kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.”

Varşova/ Lahey Metni’nde VK m.20 hükmünün ikinci fıkrası çıkarılmıştır. Buna göre taşıyıcı kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli tedbirleri almış olduğunu veya kendisi veya adamları tarafından tedbir alınmasının mümkün olmadığını, zararın alınmış olan bütün tedbirlere rağmen meydana geldiği ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir¹⁶⁷⁷. Burada gerekli tedbirler ifadesinden basiretli bir taşıyıcının gerçekleştirdiği taşıma işinin

¹⁶⁷² Aynı yönde bkz. **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.130.

¹⁶⁷³ **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.131.

¹⁶⁷⁴ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.36.

¹⁶⁷⁵ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.37.

¹⁶⁷⁶ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.37.

¹⁶⁷⁷ **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.168; **Clarke:** Contracts of Carriage by Air, s.127.

getirebileceği tehlikeleri ve havacılığa ait riskleri dikkate alarak alması gereken somut olaya özgü tedbirler anlaşılmalıdır¹⁶⁷⁸. Goldman ve Thai Airways davasında gerekli tüm tedbirlerin makul bir kişinin gözüyle alınması gerekli olan bütün tedbirler olduğuna hükmedilmiştir¹⁶⁷⁹.

Gerekli tedbirleri alabilmek için öncelikle zararın sebebinin belirlenmesi gerekmektedir. Zarar sebebinin belirlenemediği hallerde taşıyıcı muhtemel sebepleri hesap edip gerekli tedbirleri almış olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabileceği¹⁶⁸⁰ gibi zararın mücbir sebepten kaynaklandığını ispat ederek de sorumluluktan kurtulabilir¹⁶⁸¹. Zararın birden fazla sebepten ileri geldiği durumlarda ise taşıyıcı zarara sebep olan her bir olayın ortaya çıkmasını engellemek için gerekli tedbirleri aldığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir¹⁶⁸².

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı bir diğer hal ise gerekli önlemleri alma imkanının kendisi ile adamları açısından mümkün olmadığını ispatlamasıdır¹⁶⁸³. Bu durum daha önce de ifade ettiğimiz üzere mücbir sebep kavramını işaret etmektedir. Ancak taşıyıcı sadece mücbir sebebi ispat ederek sorumluluktan kurtulamaz. Aynı zamanda mücbir sebebin gerekli olan önlemlerin alınmış olmasını imkansız hale getirdiğini de ispat etmelidir¹⁶⁸⁴.

5.3.6.2. Müterafik Kusur

Zarara maruz kalan kimsenin zararın ortaya çıkmasında ya da artışında yeterli dikkat ve özeni göstermemesi veya en basit dikkat ve özeni göstermemesi durumunda taşıyıcının sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kalkabilecektir. Varşova/Lahey Metni m.21'e göre; *"Taşıyıcı zarara, zarar gören kişinin sebep olduğunu veya zararın artmasında zarar gören kişinin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, mahkeme kendi kanunlarının hükümlerine göre, taşıyıcıyı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtarabilir."* Varşova/Lahey Metni müterafik bir kusur olup olmadığının tespiti ve varsa taşıyanın sorumluluktan kısmen ya da tümüyle kurtulmasının takdiri konusunu davaya bakan mahkemeye bırakmıştır¹⁶⁸⁵. Bu durumda davaya bakan mahkemenin uygulayacağı hukukun müterafik kusura yer vermemesi durumunda taşıyıcı bu sorumluluktan kurtulma halinden faydalanamayacaktır¹⁶⁸⁶. MK ise 20. maddesinde *"Eğer taşıyıcı zararın tazminat talebinde bulunan veya onun haklarını devraldığı*

¹⁶⁷⁸ **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.169-170; **Sözer:** Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, s.105.

¹⁶⁷⁹ **Besong:** Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws, s.156.

¹⁶⁸⁰ **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.188.

¹⁶⁸¹ **Turhan:** Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu, s.169-170.

¹⁶⁸² **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.188.

¹⁶⁸³ **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.120.

¹⁶⁸⁴ **Kırman:** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, s.120.

¹⁶⁸⁵ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.37;

Clarke: Contracts of Carriage by Air, s.137.

¹⁶⁸⁶ **Ülgen:** Hava Taşıma Sözleşmesi, s.189.

kişinin kusuru, başkaca bir kusurlu fiili ya da ihmalinin zarara sebebiyet verdiğini veya böyle bir fiilin zarara katkısı olduğunu ispat ederse, böyle bir kusur, başkaca bir kusurlu fiil ya da ihmalin zarara sebebiyet verdiği veya katkıda bulunduğu nispette, kısmen veya tamamen, sorumluktan kurtulur.” ifadesiyle taşıyıcının sorumluluktan kısmen ya da tümüyle kurtulmasının takdiri konusunu davaya bakan mahkemeye bırakmamıştır.

Müterafik kusur savunmasından hem taşıyıcı hem de taşıyıcının adamları yararlanabilecektir.

5.3.6.3. Belirlenmiş Süre İçinde Hasar İhbarında Bulunulmamış Olması

Varşova/ Lahey Metni m.26 uyarınca, eşyanın hasar görmesi durumunda zarara uğrayan kişi belirli bir süre içerisinde bildirimde bulunmalıdır¹⁶⁸⁷. Varşova/ Lahey Metni m.26 hasarın gizli ya da açık bir hasar olmasına göre süre konusunda ikili bir ayırım yapmıştır. Buna göre, açık hasar durumunda hasarın farkedilmesinden itibaren derhal, gizli hasar durumunda ise en geç eşyanın tesliminden itibaren 14 gün içerisinde yazılı olarak bildirimde bulunulmazsa, eşya tam ve eksiksiz olarak teslim edilmiş sayılacak, taşıyıcı lehine bir sorumsuzluk karinesi işletilip eşyada meydana gelen hasarın taşıma süresi içerisinde meydana geldiğinin ispat yükü zarara uğrayan kişiye ait olacaktır.

5.3.6.4. Belirli Süre İçerisinde Dava Açılmamış Olması

Havayolu taşıması ile ilgili bir talep uçağın varış tarihinden itibaren, uçağın gelmiş olması gereken tarihten itibaren ya da taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıl içinde dava yoluyla ileri sürülmelidir. Bu süre bir hak düşürücü süre olup, kesilmesi, durması ve kısaltılması mümkün olmayıp, taraf iradeleriyle uzatılabilir. Birden çok kişi zarardan sorumlu olup bunlardan biri veya birkaçına karşı dava açılmışsa iki yıldan sonra artık diğer sorumlulara karşı dava açılmaz. İki yıllık süre içerisinde ilgili mahkemede dava açılmamış olması durumunda tazminata dair hakkın geçerliliği sona ereceğinden bu sürenin geçmesiyle taşıyıcının hava taşıma sözleşmesine ilişkin sorumluluğu da son bulacaktır¹⁶⁸⁸.

5.3.6.5. Sözleşme Hükümlerinde Sorumsuzluk Kaydının Bulunması

VK ve MK uyarınca taşıyıcının sorumluluğundan kurtulma veya sözleşmelerin öngördüğünden daha düşük bir sınır öngörme eğiliminde olan herhangi bir sözleşme hükmü geçersiz olacaktır. Bununla birlikte, söz konusu hükmün geçersizliği konvansiyon hükümlerine tabi olacak olan tüm sözleşmenin hükümsüz olması gerektirmeyecektir. VK

¹⁶⁸⁷ **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.171.

¹⁶⁸⁸ **Ömeroğlu:** *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, s.279.

uyarınca bu eşyanın kusuru, niteliği veya gizli ayıbından kaynaklanan zıya veya hasarı düzenleyen hükümler için geçerli değildir¹⁶⁸⁹. Hava taşıma sözleşmesinde eşyanın kusuru, niteliği veya gizli ayıbına ilişkin sorumsuzluk kaydı varsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır.

5.3.6.6. Montreal Konvansiyonu ile Getirilen Sorumluluktan Kurtulma Halleri

MK m.18/2 uyarınca taşıyıcı eşyanın zayi olması ya da hasara uğraması halinde zararın eşyanın kendinde bulunan bir ayıp, nitelik veya bozukluktan, eşyanın taşıyıcının kendisi veya adamları dışında başka birisi tarafından ayıplı olarak paketlenmesinden, savaş veya silahlı çatışmadan ileri geldiğini veya eşyanın girişi, çıkışı veya geçişi ile ilgili olarak bir kamu otoritesi tarafından ifa edilen hizmetlerden kaynaklandığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır¹⁶⁹⁰. Taşıyıcının kusurlu hareketleri neticesinde eşyanın zayi olması veyahut hasara uğraması halinde taşıyıcı eşyanın kendinde bulunan bir ayıp veya bozukluk olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz¹⁶⁹¹.

5.3.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

Varşova/Lahey sisteminde ve 1999 tarihli MK'da taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk olarak belirlenmiş olmakla birlikte sınırlı sorumluluğun uygulanmadığı durumlarda mevcuttur. Konvansiyonlarda sınırlı sorumluluğun benimsendiği hallerde bu sorumluluğun nasıl belirleneceğine dair bir hüküm öngörülmemektedir. Sadece taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı gösterilmektedir¹⁶⁹². Bununla birlikte Yargıtay bir kararında VK'nın 4 sayılı Montreal Protokolü ile değişik 22'inci maddesi uyarınca taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk olduğuna, bu durumda eşyanın eksik teslim nedeniyle gerçek zararının belirlenmesi ve belirlenen tutarın üst sınır ile karşılaştırılması suretiyle bu sınırın altında ise zararın tamamına, bunun üstünde ise üst sınıra kadar tazminata hükmedileceğini belirtmiştir¹⁶⁹³.

VK m.25 ve MK m.30 uyarınca, taşıyıcının adamları, zararın kendilerine verilen bir görevin ifası ile ilgili olduğunu ispat ettikleri takdirde taşıyıcıya tanınmış olan sorumluluk sınırlamalarından yararlanabileceklerdir¹⁶⁹⁴.

¹⁶⁸⁹ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.190.

¹⁶⁹⁰ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.35;

Turhan: *Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.173.

¹⁶⁹¹ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.174.

¹⁶⁹² **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.192.

¹⁶⁹³ Y.11. HD. 25.10.2011- E.2323 / K.14446 bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.239.

¹⁶⁹⁴ **Kırman:** *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.145; **Clarke:** *Contracts of Carriage by Air*, s.156.

Taşıyıcının sorumluluk sınırları Varşova/Lahey Metni ve 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nde Poincaré Frankı¹⁶⁹⁵, 1966 Tarihli Montreal Geçici Anlaşmasında Amerikan Doları, 1975 tarihli Montreal Protokollerinde ve 1999 tarihli MK'da ÖÇH üzerinden belirlenmiştir.

1929 tarihli VK'da ve Varşova/Lahey Metni'nde gönderen tarafından farklı bir değer beyan edilmediği ve gerekmesi durumunda bu kapsamda ek bir ödeme yapılmadığı sürece, eşyanın zayi olması veya hasara uğraması halinde taşıyıcının kg başına sorumluluğu 250 PF'dir¹⁶⁹⁶. 1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolü'nde ise söz konusu miktar kg başına 17 ÖÇH olarak belirlenmiştir¹⁶⁹⁷. MK'da ise gönderen tarafından farklı bir değer beyan edilmediği ve bu kapsamda gerektiğinde ek bir ödeme yapılmadığı takdirde taşıyıcının eşyanın zayi olması veya hasara uğraması halinde her kilogram başına sorumluluğu 22 ÖÇH'dir¹⁶⁹⁸. Söz konusu limitler gecikmeden kaynaklı zararlar açısından da uygulanmaktadır¹⁶⁹⁹.

Eşyanın ağırlığının belirlenmesinde brüt ağırlık esas alınmalıdır¹⁷⁰⁰. Kısmi hasar ve zıya halinde hasara uğrayan veya zayi olan paket veya kısım taşıma işinin konusunu oluşturan eşyanın tamamında bir kullanışsızlığa veya o eşyadan beklenen faydanın önemli derecede azalmasına yol açmıyorsa, taşıyıcının sorumluluk limitinin hesaplanması bakımından hasara uğrayan veya zayi olan paket veya paketlerin ağırlığının esas alınması gerekmektedir¹⁷⁰¹.

Havayolu taşıması sırasında art arda gerçekleşen birden fazla zarar durumunda, her bir zarar için ayrı bir sorumluluk sınırının olup olmadığının açıklığa kavuşturulması gereklidir. Kanaatimizce, taşıma işinin ifası kapsamında ayrı veya aynı türden zararların birbirinden bağımsız olarak gerçekleşmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğunun sınırının tespiti

¹⁶⁹⁵ **Özdemir:** *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu* s.102.

¹⁶⁹⁶ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.138.

¹⁶⁹⁷ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.138.

¹⁶⁹⁸ **Höra:** *MAH VersR/ Bearbeiter § 11*, Knr.192; MK'nın 24. maddesi, ICAO tarafından düzenlemenin yürürlüğe girme tarihinden itibaren hesaplanmış enflasyon oranına karşılık gelen enflasyon faktörü referans alınarak sorumluluk sınırlarının beş yıllık aralıklarla gözden geçirilmesini öngörmektedir. MK m.24 uyarınca, ICAO kısa bir süre önce böyle bir gözden geçirme yapmıştır ve bunun sonucunda sorumluluk sınırlarını artırmayı teklif etmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından "1999 Montreal Konvansiyonu Kapsamında Revize Edilen Sorumluluk Limitleri" konulu bir duyuru yapılmıştır. Yapılan duyuru ile kilogram başına 19 ÖÇH olan sorumluluk limitinin 28 Aralık 2019 tarihi itibarıyla 22 ÖÇH olarak güncelleneceği bildirilmiştir. Bkz. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Duyurular/7327/havayolu-tasima-senetlerine-awb-iliskin-onemli-bilgilendirme-> (E.T.: 18.05.2020)

¹⁶⁹⁹ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.139.

¹⁷⁰⁰ **Ülgen:** *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.195.

¹⁷⁰¹ **Turhan:** *Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.139-140; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.37.

bakımından öngörülen üst sınırın her bir zarar bakımından ayrı ayrı ele alınması gerekmektedir¹⁷⁰².

Konvansiyonda öngörülen miktarlar taşıyanın sorumluluğu açısından üst sınırı oluşturduğundan, gerçek zarar konvansiyonda belirlenmiş olan sınırın üstünderse, taşıyıcı bu sınırı aşan miktardan sorumlu tutulamayacaktır¹⁷⁰³.

5.3.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

5.3.8.1. Kast veya Kasta Eşdeğer Kusur

VK uyarınca taşıyıcı ve adamlarının kasıtlı davranışı ya da davanın görüldüğü yer mahkemesinin kanununa göre kasta eşdeğer kusuru durumunda taşıyıcı VK m. 22'deki sınırlı sorumluluk limitlerinden yararlanamayacaktır¹⁷⁰⁴. Görüldüğü üzere VK'da kasta eş değer kusurun tanımlanması davaya bakan mahkemeye bırakılmıştır.

Varşova /Lahey Metni uyarınca zararın, taşıyıcının ve adamlarının zarar vermek kastı ile yaptıkları davranışlar ve zarar verme kastı olmamasına rağmen bir zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlardan ileri gelmesi halinde taşıyıcı sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanamayacaktır¹⁷⁰⁵.

1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolü uyarınca eşyanın zayi olması veya hasara uğraması durumlarında zarar taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışlarından meydana gelse dahi, taşıyıcı sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilecektir. Bu yaklaşım 1999 tarihli MK'da aynen benimsenmiştir.

5.3.8.2. Taraflar Arasında Sorumluluk Sınırını Yükselten Özel Bir Anlaşmanın Yapılmış Olması

Taşıma sözleşmesine VK m.22/1 ve MK m.26 uyarınca sorumluluk sınırlarını taşıyıcının lehine azaltan, kaldıran hükümler konulması durumunda bu kayıt geçersiz olmaktadır. Bununla birlikte taşıyıcının sorumlu olduğu miktarı yükselten kayıtlar VK m.23 ve MK m.25 uyarınca sözleşmeye koyulabilir.

¹⁷⁰² Ülgen bu konunun uygulamada bir değeri olmadığı için herhangi bir yorum yapmamıştır. Bkz. Ülgen: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s.193.

¹⁷⁰³ Sözer: *Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s.217.

¹⁷⁰⁴ Colebunders: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.35.

¹⁷⁰⁵ Turhan: *Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s.159.

5.4. Denizyolu Taşımalarında Lahey/ Lahey Visby Kuralları Uyarınca Sorumluluk

5.4.1. Genel Olarak

LK ve LVK Kuralları arasında sorumluluğunun hukuki niteliği, kapsamı ve sorumluluktan kurtulma sebepleri ile ilgili fark bulunmamaktadır. Aralarındaki temel farklılık taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerdedir. Türkiye LK'ya taraf olduğundan bu bölümde ağırlıklı olarak LK üzerinde durulacak, ancak LVK'da farklı bir düzenleme söz konusu ise bu husus belirtilecektir.

5.4.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

LK'da taşıyanın sorumluluğu TTK'da olduğu gibi başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluk ve eşyaya özen borcuna aykırılık olmak üzere iki başlık altında toplanmıştır. Gemi yolculuğun başında sefere elverişli olduğu halde yolculuk sırasında veya bir ara limanda eşya zayi olur veya hasara uğrarsa, taşıyan geminin sefere elverişsizliğinden sorumlu olmayacaktır¹⁷⁰⁶. Taşıyan gerekli özeni gösterdiğini veya zararın yolculuğun başlamasından sonra ortaya çıktığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilir¹⁷⁰⁷. LK ve L/VK m.4/1 uyarınca taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur¹⁷⁰⁸.

Taşıyanın eşyaya özen göstermeden sorumlu tutulabilmesi için kendisinin veya adamlarının kusurlu hareketleri neticesinde, eşyanın zayi olması veya hasara uğraması gerekmektedir¹⁷⁰⁹. LK'ya göre taşıyanın eşyaya özen gösterme sorumluluğu kusur sorumluluğudur¹⁷¹⁰. Gosse Millerd- Canadian Government Merchant Marine (the Canadian Highlander) davasında eşyalar konişmentoda kabul edilen görünüşte iyi halde gemide teslim alındıktan sonra varma yerinde zarara uğramış olduğu görüldüğünde taşıyanın kusuru olduğu kabul edilmiştir¹⁷¹¹.

LK m.4/2-r uyarınca taşıyan, kendisinin, görevlilerinin ve adamlarının kusurlarından, kaynaklanmayan zararlardan sorumlu değildir. Ayrıca LK m. 4/2-a ise taşıyanın geminin seyrüseferi ve idaresinde kaptanın, gemi adamının, kılavuzların ve kendi adamlarının kusurlarından sorumlu olmadığını ifade etmiştir. Bu iki madde birlikte değerlendirildiğinde taşıyan bu maddelerde zikredilen kişilerin ticari nitelikteki kusurlarından ve geminin başlangıçtaki elverişsizliğine ilişkin olan kusurlarından sorumludur.

¹⁷⁰⁶ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.20,23.

¹⁷⁰⁷ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.20.

¹⁷⁰⁸ **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.77.

¹⁷⁰⁹ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.123.

¹⁷¹⁰ **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.83.

¹⁷¹¹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.79.

Bir diğer sorumluluktan kurtulma sebebi LK m.4/4'te yer almaktadır. Buna göre taşıyan, denizde can ve mal kurtarmak için veya herhangi makul bir sebeple yapılan rotadan ayrılmasından doğacak ziya ve hasardan sorumlu olmayacaktır.

LK m. 3/8 uyarınca, taşıyan LK'da kendisine tanınan haklardan ve muafiyetlerden vazgeçebilir veya kendisine yüklenen sorumlulukları genişletebilirken, sorumsuzluk anlaşmaları ile sorumluluğunu daraltan anlaşmalar yapamaz¹⁷¹².

LK, gecikmeden doğan sorumluluğa ise yer vermemiştir. LK'da gecikme halinin yer alması ulusal hukuk düzenlerini de etkilemiş, bu düzenlemeler de gecikmeden kaynaklı zararlara ilişkin hüküm uzun süre yer almamıştır. Nitekim 6762 sayılı TTK m.1114'te yalnızca ziya ve hasar halleri düzenlenmiştir¹⁷¹³. Multimodal taşımanın deniz ayağına LK hükümleri uygulanacak ise gecikme durumunda bir boşluk söz konusu olacaktır. Bu konuda taraflar yetkili hukuku belirlememişlerse, MÖHUK m.29/2 gereğince TTK'nın beşinci kitabının gecikmeye ilişkin hükümleri uygulanabilecektir.

5.4.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olmasından Doğan Sorumluluğu

LK m. 3/1'e göre; *“taşıyan seferden önce ve bu seferin başlangıcında gemiyi seyriüsefere müsait hale getirmeye, gemiyi lazım geldiği şekilde donatmaya, teçhiz etmeye ve kumanya tedarik etmeye, geminin ambarlarını ve soğuk hava tertibatlı mahallerini ve malların tesellüm, nakil ve muhafaza edilmek üzere yerleştirilmiş olduğu, bütün diğer kısımlarını elverişli ve iyi duruma getirmek için makul bir gayret göstermeye mecburdur”*¹⁷¹⁴.” Görüldüğü üzere LK m.3/1'de taşıyan, gemiyi seferin başlangıcında denize ve yüke elverişli kılmakla yükümlü tutulmuş ve denize, yola ve yüke elverişlilik kavramının içeriği ilgili bentlerde açıklanmaya çalışılmıştır¹⁷¹⁵. LK'da denize, yola ve yüke elverişlilik yüklemenin başlamasından itibaren yolculuğun başlangıcına kadar olan zaman dilimiyle sınırlandırılmıştır¹⁷¹⁶.

¹⁷¹² **Akan:** *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, s.8-9.

¹⁷¹³ **Çetingil, Ergon:** *“Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”*, s.42; **Taşkın, Melda:** *“Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”*, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 15(2), 2016, s.684.

¹⁷¹⁴ **Wilson;** *Carriage of Goods by Sea*, s.189.

¹⁷¹⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.19; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.117.

¹⁷¹⁶ **Meriç, Kuyucu, Gülfer:** *“Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha”*, DEHUKAMDER ,C.1, S.1, s.62; **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.106-107; **Tetley:** *Marine Cargo Claims*, s.895; Yolculuk öncesinde ve başlangıcında' ifadesi, geminin taşıyıcının kontrolü altında olduğu zamandan başlayarak denize açılana kadar tüm süreci kapsadığı şeklinde yorumlanır. Bkz. **Wilson;** *Carriage of Goods by Sea*, s.188.

Yolculuğun ne zaman başlayacağı taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından ya da eşyaya özen gösterme borcundan mı sorumlu olacağını belirlenmesi bakımından önemlidir. Taşıyan mürettebatının kusuru nedeniyle yüklemekten sonra ancak gemi yola çıkmadan önce bir yangın çıktığında, LK m.4/2-b'deki yangın istisnasına dayanamayacak, ancak yangın gemi limandan ayrıldıktan sonra başladığında, yangın istinası eşyaya özen gösterme borcu kapsamında bir sorumluluktan kurtulma hali olduğundan LK m.3/2 uyarınca sorumluluktan kurtulacaktır¹⁷¹⁷. Kanaatimizce yolcuğun başlama anı, gemi kendi başına veya römorkörlerle harekete hazır olduğu, tüm ambar kapaklarının açık ve yolculukla ilgisi olmayan kişilerin rıhtımda olduğu an olarak kabul edilebilir¹⁷¹⁸. Bu yükümlülük zaman içinde gemilerin ara limanlara uğradığı ve bu aşamada zararın meydana geldiği durumları kapsamayacaktır. Ancak, tek bir sefer sırasında farklı limanlarda eşyaların teslim alınması durumunda, söz konusu eşya yolculuğa o durakta başladığı için, bu durakların her birinde taşıyıcının gemiyi denize, yüke, yola elverişli hale getirme yükümlülüğü canlanmaktadır¹⁷¹⁹.

The Maxine Footwear davasında taşıyanın LK m.3/1'de yükümlülüğünü ihlal etmesi durumunda LK m.4'teki sorumsuzluk hallerine dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı ifade edilmiştir¹⁷²⁰.

Bazı durumlarda taşınan eşya gemiyi elverişsiz kılabilir. Northern Shipping Co ve Deutsche Seereederei GMBH and Others (The 'Kapitan Sakharov') davasında mahkeme güverte altındaki konteynerlere tehlikeli kimyasalların istiflenmesinin gemiyi denize elverişsiz kıldığına ve tehlikeli eşyaların taşınmasına ilişkin ilgili uluslararası konvansiyonların bu taşımaya uygulanması gerektiğine karar vermiştir¹⁷²¹. Alize 1954 ve CMA CGM Libra- Allianz Elementar Versicherungs AG davasında mahkeme LK m.3/1'de denize, yola, yüke elverişliliğinin belirlenmesinde taşıma teknolojisinin gelişiminin esas alınması gerektiğini belirtmiştir¹⁷²². McFadden ve Blue Star Line davasında da denize, yola, yüke elverişliliğinin belirlenmesinde basiretli taşıyanın hareketi esas alınmış, bu kişinin geminin denize, yola, yüke elverişsizliğini bilseydi gemiyi sefere gönderip göndermeyeceği kriter olarak belirlenmiştir¹⁷²³.

Denize, yola, yüke elverişlilik için makul gayret ifadesi esas alınmıştır. Makul gayretin ne olduğu konvansiyonda tanımlanmamıştır. Taşıyanın gemiyi denize elverişli hale

¹⁷¹⁷ **Wilson;** *Carriage of Goods by Sea*, s.187-188.

¹⁷¹⁸ Aynı yönde bkz. **Tetley;** *Marine Cargo Claims*, s.894.

¹⁷¹⁹ **Tetley;** *Marine Cargo Claims*, s.896.

¹⁷²⁰ **Besong;** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.118.

¹⁷²¹ **Jia Jia;** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.81.

¹⁷²² **Jia Jia;** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.81.

¹⁷²³ **Jia Jia;** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.82.

getirmek için gerekli özeni göstermiş olması için, fiilin veya ihmalin meydana geldiği anda makul bir taşıyanın alacağı tüm gerekli önlemleri alması gerekmektedir¹⁷²⁴. Kanaatimizce makul gayret somut olayın şartları çerçevesinde ele alınmalıdır¹⁷²⁵. Bu yükümlülüğünün diğer bir yönü taşıyanın bu yükümlülüğü çalışanlarına veya hizmetinde yararlandığı kişilere devredememesidir. Başka bir deyişle taşıyıcı taşıma işini başka bir kişiye bıraktığında sadece kendisinin değil bu kişinin de gerekli özeni gösterdiğini ispat etmelidir. Muncaster Castle davasında, donatan ambar kapağının somunlarının gemi tamirde iken tersanede bir işçi tarafından iyi sıkılmamasından doğan bir zarardan dolayı sorumlu tutulmuştur¹⁷²⁶.

In Parsons Co and Others ve CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger (The ‘Happy Ranger’) davasında, vinç üzerindeki kancalar yükleme esnasında kırılmıştı ve geminin elverişsiz olduğu konusunda bir ihtilaf yoktu. Mesele taşıyıcının veya yardımcılarının tersane sahibi tarafından gemi teslim edildikten sonra LK m.3/1 uyarınca gemiyi denize elverişli getirmek için makul gayreti gösterip göstermedikleriydi. Hakim, kancaların üretim aşamasında sürekli olarak bir Lyod sürveyörü tarafından kaldırma kapasitesini belirlemek için yeterli yük ile dayanıklılık testi yapılmadığını belirlemiştir. Hakim burada taşıyıcının makul gayreti gösterdiğini ispatlayamadığı düşüncesindedir. Çünkü taşıyan kancaların geminin tesliminden önce loyd sürveyori tarafından dayanıklılık testinin yapılmadığını biliyordu ve gemi kendi kontrolündeyken de test yaptırmamıştır. Böylelikle taşıyan LK m.1 ‘i ihlal etmiştir¹⁷²⁷. Riverstone Meat Co Ltd- Lancashire Shipping Co Ltd (The ‘Muncaster Castle’) davasında gemi tamircinin ihmalden dolayı denize elverişsiz hale gelmiştir ve taşıyanın tamircinin ihmalden dolayı sorumlu olduğuna hükmedilmiştir¹⁷²⁸. In Union of India- NV Reederij Amsterdam (The ‘Amstelslot’) davasında redüksiyon dışlisi bilinmeyen bir sebebin yol açtığı çatlaktan dolayı bozulmuştu. Geminin sefere elverişsizliği konusunda bir uyuşmazlık yoktu ve iki taraf çatlağın taşımadan önce oluştuğunu kabul ediyordu. Mesele gerekli özeni gösteren makul bir loyd sürveyörün bu çatlağı bulup bulmayacağı ile ilgiliydi. Davada sürveyörün makul adımlar attığına ve gereken özeni gösterdiğine karar verilmiştir¹⁷²⁹.

LK m. 3/1’de konteynerlerin denize yola ve yüke elverişliliğine ilişkin bir hüküm yoktur. Bu konuyla ilgili Houlden Co Ltd and Others- SS Red Jacket and American Export Lines Ltd (The ‘Red Jacket’) davasında, kapıdan kapıya taşıma için konteynerler taşıyan

¹⁷²⁴ **Tetley**: *Marine Cargo Claims*, s.896.

¹⁷²⁵ Aynı yönde bkz. **Tetley**: *Marine Cargo Claims*, s.898-899.

¹⁷²⁶ **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.143.

¹⁷²⁷ **Wilson**: *Carriage of Goods by Sea*, s.181.

¹⁷²⁸ **Jia Jia**: *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.85.

¹⁷²⁹ **Jia Jia**: *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.85.

tarafından tedarik edilmiş, taşıyan tarafından yetkilendirilmiş uzman kişi hasar görmüş konteynerlerin yetersiz yapısını fark ederek, bunu yüklemekten önce taşıyana bildirmiştir. Mahkeme konteynerlerin taşımaya uygun olmadığını ve bu eksikliğin zararı doğuran sebep olduğunu tespit etmiştir. Taşıyanın, konteynerlerdeki sorundan yüklemekten önce haberi olduğundan, gemiyi denize elverişli hale getirmek için gerekli özeni göstermemiştir. Bu sebeple mahkeme gemiye uygun ekipman sağlamada gereken özeni göstermediğine karar vermiştir¹⁷³⁰. Nile Dutch Africa Lijn BV- Delta Lloyd Schadeverzekering NV (The ‘NDSProvider’) davasında eşyalar konteynerlerin yüzünden su hasarı almıştır. Mahkeme LK m. 3/1’in amacının geminin eşyayı kendisinden kaynaklı tehlikelerden korumak olduğu görüşündedir. Bundan dolayı özellikle eşyaların taşınması için taşıyan tarafından sağlanan konteynerlerin de içlerine konulmuş eşyayı taşımaya uygun olmaları gerekir. Bu durumda LK m.3/1 somut olaya uygulanabilir¹⁷³¹.

Multimodal taşıma açısından önem arz eden konteynerlerin LK bakımından değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin LK m.4/5-c’deki hüküm dışında LK’da konteynerlerden bahsedilmemiştir. Bununla birlikte, konteynerlerin geminin bir parçası olarak kabul edilmesi gerektiği ve taşıyanın konteynere gelecek zararlardan gemiyi seferin başlangıcında denize ve yüke elverişli kılma yükümlülüğü kapsamında sorumlu olması gerektiğine yönelik görüşler mevcuttur¹⁷³². Bu görüşü savunanlar konteynerlerin taşıyan tarafından temin edilmesi halinde geminin bir parçası olarak kabul edebileceğini ileri sürmektedir¹⁷³³. Bununla birlikte konteynerin ambalaj olarak nitelendirilmesi gerektiği ve gönderen tarafından temin edildiği hallerde taşıyanın eşyaya özen gösterme borcu uyarınca konteynerlere gelen zararlardan sorumlu olduğuna ilişkin görüşler de mevcuttur¹⁷³⁴. Bu görüşlere katılmamız, konteyneri taşıma gerci olarak kabul ettiğimiz için mümkün değildir.

¹⁷³⁰ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.83.

¹⁷³¹ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.83-84.

¹⁷³² **Tetley:** *Marine Cargo Claims*, s.921.

¹⁷³³ **Tetley:** *Marine Cargo Claims*, s.922.

¹⁷³⁴ **Stevens Frank:** “*Liability For Defective Charting A Course Between Seaworthiness, Care For the Cargo And Liabilities Of Shippers*”, *Carriage Of Goods By Sea, Land And Air In Unimodal And Multimodal Transport In The 21st Century*, edited by Soyer Baris and Tettenborn Andrew, Informa Law, United Kingdom, 2014, s.32.

5.4.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Eşyaya Özen Gösterme Borcunun Yerine Getirmemesinden Doğan Sorumluluğu

LK m.3/2'ye göre, taşıyan; eşyanın yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına gereken dikkat ve özeni gösterecektir¹⁷³⁵. Gereken dikkat ve özen Albacora- Westcott & Laurence Line Ltd davasında eşyaların özelliği, adedi hakkında taşıyanın sahip olduğu veya sahip olması gereken bilgi göz önüne alınarak belirlenecek dikkat ve özen olarak ifade edilmiştir¹⁷³⁶. Kanaatimizce bu dikkat ve özen denizcilik uygulamalarındaki standartları karşılayacak, taşıyanın bilgi sahibi olmadığı konularda bilgi sahibi olan kişilerin bilgisine başvurmalarını gerektirecek düzeyde olmalıdır¹⁷³⁷. LK m.1/e'ye göre özen yükümlülüğü, eşyanın gemiye yüklenme anından boşaltma anına kadar devam edecektir.

Volcafe Ltd and Others- Compania Sud Americanade Vapores davasında torbalar içine konulmuş kahve havalandırılmayan konteynerler içinde taşınmıştır ve liman işçileri konteynerleri kaplamak için kraft kağıdı kullanmışlardır. Yükün boşaltılması esnasında konteynerlerin buğulaşmadan dolayı belirli oranda zarar gördüğü görülmüştür. Çünkü istifleme kaynaklı sıcak havadaki nem konteynerin soğuk tavanına temas ile birlikte yoğunlaşmıştır ve oluşan sıvı torbaların üzerine düşmüştür. Davalı taraf kraft kağıdının tek kat olarak kaplanması bir eksiklik olduğunu ve bundan dolayı zararın taşıyanın ihmalinden kaynaklandığını ve bunun da LK m.3/2'yi ihlal ettiğini ileri sürmüş, buna karşın davacı taraf kraft kağıdının olağan ve uygun bir şekilde kaplandığını, bunun dışında gönderenin özel bir talimatı olmadığını ve LK m.3/2'deki yükümlülüğü ihlal etmediğini öne sürmüştür¹⁷³⁸. Bu işlemler yüklemenin parçası olarak kabul ediliyorsa taşıyan sorumludur ve bu işlemler uygun ve dikkatli bir şekilde yapılmalıdır. Bununla birlikte bu işlemler yüklemenin parçası değil ise taşıyanın LK/LVK uyarınca yüke özen yükümlülüğü yoktur¹⁷³⁹.

LK m.3/2'deki işlemler sıklıkla taşıyıcıdan diğer taraflara devredilir ve tipik bir sözleşme şartı olan FIOT kaydı (geminin yüklenilmesi, boşaltılması, istiflenmesi ve elden geçirilmesi yükümlülüğü diğer tarafa ait) taşıyanın geleneksel yükümlülüklerini eşya üzerinde menfaati olanlara devretmek üzere taşıma sözleşmesine konulur. Canadian Transport Co Ltd - Court Line Ltd davasında charter partideki “*gemi kiralayanlar masrafları kendilerine ait olmak üzere kaptanın yönetimi altında yükü yükleyecek, istifleyecek, elden geçirecek ve*

¹⁷³⁵ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.85-86; **Wilson;** *Carriage of Goods by Sea*, s.191; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.19; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.117-118.

¹⁷³⁶ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.87.

¹⁷³⁷ **Tetley:** *Marine Cargo Claims*, s.1255.

¹⁷³⁸ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.88.

¹⁷³⁹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.89.

boşaltacaklardır” kaydının taşıyanı sadece istiflemekten kurtarmadığına aynı zamanda kötü istiflemekten dolayı sorumluluktan da kurtardığına karar verilmiştir¹⁷⁴⁰.

5.4.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

LK’nın İngilizce metninde yardımcıları “servants and agent” terimi ile ifade edilmiştir. “Servant” TTK’da yer alan gemi adamları ve kendi adamlarını ifade derken “agent” ise navlun sözleşmesinin ifasında hizmetinden istifade ettiği diğer kişileri ifade etmektedir¹⁷⁴¹. Fiili taşıyanlar bu kişiler arasında değerlendirilmektedir. LK m.4/2-q uyarınca taşıyan yardımcılarının kusuru olmaksızın zararın meydana geldiğini ispatlarsa sorumluluktan kurtulmaktadır.

Eğer taşıyanın yardımcılara karşı bir talepte bulunulursa, bu yardımcılar bağımsız sözleşme tarafı değilse, taşıyanın LK uyarınca ileri sürebilme hakkına sahip olduğu savunmalardan ve sorumluluk sınırlarından yararlanmaya hak kazanırlar¹⁷⁴². Bağımsız sözleşme tarafı ise Himalaya klozu gibi sözleşmeye konulacak klozlar aracılığıyla kendilerini sorumluluktan koruyabilecektir.

5.4.6. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

LK m.3/4 uyarınca, konişmento taşıyan tarafından eşyanın marka ve işaretleri, koli, parça adeti, miktarı veya tartısı ve eşyaların görünüşteki hal ve vaziyeti uygun olarak teslim alındığına karine teşkil etmektedir¹⁷⁴³. Konişmentonun iyiniyetli üçüncü kişilere devredilmesi durumunda taşıyan eşyaları yukarıda belirttiğimiz unsurlara aykırı şekilde teslim aldığına aksini ispat edemez¹⁷⁴⁴.

LK m.3/3-2 uyarınca taşıyan, temsilci veya kaptan eşyaya ilişkin bilgilerin doğruluğundan haklı sebeplerle şüphe ediyorsa ya da eşyayı teslim aldıkları anda yeterli denetleme imkânları yoksa eşyaya ile ilgili işaret, sayı, miktar veya ağırlığı konişmentoda bildirmek zorunda değildirler. Bu durumda ilgili kayıtlar yazılmadığı için taşıyan aleyhine bir karine oluşmayacaktır.

5.4.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması

Taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu haller LK’da belirtilmiştir LK m.4/2 hükmünde, bir liste halinde, taşıyanın eşyaya ilişkin zıya ve hasardan dolayı olan sorumluluktan kurtulma

¹⁷⁴⁰ Jia Jia: *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.90-91.

¹⁷⁴¹ Adıgüzel: MTO, s.284.

¹⁷⁴² Colebunders: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.26.

¹⁷⁴³ Colebunders: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.19.

¹⁷⁴⁴ Adıgüzel: MTO, s.342.

hallerini saymaktadır¹⁷⁴⁵. Buna göre “*taşıyan savaş dolayısıyla meydana gelen hallerden; denizde veya seyrüsefere elverişli diğer sulardaki muhatara, tehlike veya kazalardan; taşıyanın hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak üzere bir yangından; kamu düşmanlarının davranışlarından; karışıklık veya isyan hareketlerinden; prens, yetkili makam veya halk tarafından yapılacak tevkif veya cebir veya adli makamlarca yapılacak el koyma hareketlerinden; karantina sınırlamalarından; yükleticinin veya mal sahibi ile acentesinin veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden; her ne sebeple olursa olsun, işlerin, grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesinden; eşyanın hacim veya ağırlığın fire vermesinden veya gizli bir özürden malın kendisine özgü niteliğinden ve özünden vukua gelecek kayıp veya hasardan; denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüsten; ilahi afetlerden (Act of God) kaynaklanan; ambalaj kıyafetsizliğinden; makul bir dikkat ve özene rağmen gözden kaçan gizli özürlerden kaynaklanan ve taşıyanın, taşıyanın adamlarının ihmali ve kayıtsızlığından ileri gelmeyen diğer sebeplerden kaynaklanan zarardan sorumlu değildir*”¹⁷⁴⁶.

Sevk ve başkaca teknik yönetim sebebiyle oluşan zarar ve yangın taşıyanın LK/LVK’da sorumluluktan kurtulma hali olarak düzenlenmiş, bu iki istisna hali taşıma endüstrisinde ciddi bir muhalef ile karşılaşmıştır. İstisna listesi HK’daki ana değişikliklerden birisidir. RK ise bu listeyi bu iki önemli istisna olmadan muhafaza etmiştir. Bu iki sorumluluk istisnası diğer uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarında görülmediğinden kanaatimizce uluslararası multimodal taşıma da kullanılmalarına izin verilmemelidir.

Diğer bir istisna, uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarında yaygın bir istisna olarak kabul edilen gizli kusurdur. Gizli kusur, eşyada olması beklenmeyen ve olağan muayene ile tespit edemeyen kusur olarak ifade edilebilir¹⁷⁴⁷. Gizli kusur kavramı ilk olarak deniz sigortalarında ele alınmıştır. Eşyaların denizyolu ile taşınmasında benzer şekilde değerlendirilmiştir. Volcafe Ltd v Compania Sud Smericana de Vapores SA davasında eşyaların deniz yolu ile taşınmasında, “*eğer taşıyıcı zarara yol açan yükün gizli özelliklerini önleyebilecek tedbirler alabilirdi ise ya da tedbir almış olması gerekiyor ise bu özelliklerin gizli kusur olarak kabul edilemeyeceği*” vurgulanmıştır¹⁷⁴⁸. Buna göre gizli kusur, taşıyanın sözleşmede belirlenen özen derecesine göre farklılık gösterecektir. Gizli kusur, eşyada olması beklenmeyen ve olağan muayene ile tespit edemeyen kusur olarak ifade edilebilir Konteyner taşınmasında eşyaların konulması için kullanılan konteynerlerin içinde eşyalar çok uzun

¹⁷⁴⁵ **Wilson:** Carriage of Goods by Sea, s.174.

¹⁷⁴⁶ **Wilson:** Carriage of Goods by Sea, s.174; **Şeker:** Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu, s.79.

¹⁷⁴⁷ **Tetley:** Marine Cargo Claims, s.1143.

¹⁷⁴⁸ **Jia Jia:** Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport, s.96-97.

mesafelerde taşındığı için önemli ısı değişiklikleri nedeniyle meydana gelen buğulaşma zararının ortaya çıkma ihtimali yüksektir. Bu zarar taşıyanın kusuru olmadan meydana gelir ise LK m.4/2 uyarınca gizli kusur olarak kabul edilebilir¹⁷⁴⁹.

Başka bir istisna ise LK m.4/4'teki rotadan makul sapmadır. Taşıyan denizde can veya mal kurtarma veya kurtarmaya çalışma amacıyla rotadan saparsa, eşyalarda meydana gelen zarardan sorumlu olmaz. Stag Line Ltd- Foscolo Mango Co Ltd davasında o anda var olan ilgili tüm şartları hesaba katan taşımayı kontrol eden tedbirli bir taşıyanın yapacağı sapmanın makul sapma olarak değerlendirileceği ifade edilmiştir¹⁷⁵⁰. Bunun yanında taraflar LK uyarınca buradaki tanımlamadan daha geniş bir rotadan sapmanın makul sapma olarak değerlendirileceğini taşıma sözleşmesine dahil edebilirler. Rotadan haksız sapmanın neticesi taşıyanın LK m.4'teki istisnaya dayanamamasıdır.

LK uyarınca taşıyan ambalajın yetersizliğinden dolayı sorumlu tutulamayacaktır. Bu sorumsuzluk hali eşyaların ambalajlanmasından gönderenin sorumlu olacağının kabulüne dayanmaktadır. Ambalajın yetersizliğinin tespitinde somut olayın koşulları ve mevcut ticari uygulamalar dikkate alınacaktır¹⁷⁵¹.

LK m.4/5 ise, gönderenin eşyanın içeriği ve değeri hakkında konişmentoda kasten yanlış beyanda bulunması halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulacağını belirtmiştir.

LK m.4/6 uyarınca taşıyan, kaptan veya taşıyanın acentesi gemiye yükletilmesine razı olmayacakları parlayıcı, infilak edici veya açıkça tehlikeli vasıf ve mahiyette oldukları anlaşılan eşyaları varacakları yerden önce her an ve herhangi bir yerde gemiden çıkarılabilir, tahrip edilebilir ve zararsız hale getirebilir¹⁷⁵². Bundan dolayı taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmayacak, bu eşyaları gemiye yükleten sorumlu olacaktır¹⁷⁵³.

LK m.3/6'daki 1 yıllık hak düşürücü süre¹⁷⁵⁴ içinde bir talepte bulunulmazsa, taşıyan her halükarda her türlü sorumluluktan muaf tutulacaktır¹⁷⁵⁵.

¹⁷⁴⁹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.97.

¹⁷⁵⁰ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.98.

¹⁷⁵¹ **Tetley:** *Marine Cargo Claims*, s.1178; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.272.

¹⁷⁵² **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.127.

¹⁷⁵³ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.127.

¹⁷⁵⁴ Eşyaların tesliminden veya teslim edilmiş olmaları icap eden tarihten itibaren bir yıl içinde, ziya veya hasarından dolayı taşıyan aleyhine açılmayan her türlü sorumluluk davası düşer. Bu süre, mahkemece re'sen dikkate alınmalıdır ve zamanaşımının kesilmesine ait hükümlere (BK m. 132/133) tabi değildir. Yükle ilgili bunun önüne geçmek için bir yıl içinde mahkemeye başvurmak veya icra takibinde bulunmak zorundadır Hak düşürü süre m. TTK m. 1116 ve 1118 uyarınca emredici nitelikte olduğundan, taşıyan lehine bu süreyi kısaltan anlaşmalar batıldır, buna karşılık bu süre eşya ilgisi lehine uzatılabilir. Bkz. **Ateş:** *1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi*, s.97.

¹⁷⁵⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.24.

Bu sorumsuzluk hallerinin dışında da taşıyan LK uyarınca kendisinin veya yardımcılarının ortaya çıkan zarardan sorumluluğu ispatlanamadığı hallerde sorumluluktan kurtulacaktır.

5.4.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

LK'da taşıyanın tazminat sorumluluğunda, tazminat hesaplanırken, eşyanın hangi tarih ve yerdeki değerinin esas alınacağına dair bir hüküm yoktur. LVK uyarınca bu hesaplama eşyanın sözleşmeye uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre yapılmalıdır¹⁷⁵⁶. LVK m.2/b.'ye göre, bu değer eşyanın borsa fiyatına göre veya böyle bir fiyat yoksa cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu halinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir.

LK m.4/5 uyarınca, taşıyanın sorumluluğu, eşyanın değerinin konişmentoya kaydettirilmemesi halinde, eşyanın zayi olması veya hasara uğramasından dolayı, koli veya parça başına, 100 altın sterlin veya bu miktara denk gelen bir meblağ ile sınırlandırılmıştır¹⁷⁵⁷.

LVK uyarınca ise eşyaların niteliği ve değeri sevkiyattan önce gönderen tarafından beyan edilmediğinde ve bu nitelik ve değere konişmentoda yer verilmediğinde, eşyaların zıya ve hasar görmesi brüt ağırlığının kilosu başına paket veya koli parça başına 666,67 birim hesap¹⁷⁵⁸ birimi 2 ÖÇH hangisi daha yüksekse eş değerini aşmayan bir miktar ile sınırlıdır¹⁷⁵⁹. LK'nın getirdiği yeniliklerden biri; yükletene konteyner içerisindeki koli ve paketlenmiş üniteleri konişmentoda bildirme olanağı sağlamasıdır¹⁷⁶⁰. Bu sayede konteyner içerisindeki her birim veya ünite bir birim olarak kabul edilecek, aksi takdirde konteyner kendi başına bir ünite olarak kabul edilecektir¹⁷⁶¹.

¹⁷⁵⁶ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.128.

¹⁷⁵⁷ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.128-129.

¹⁷⁵⁸ ÖÇH, IMF'nin 1969'da üye ülkelerinin resmi rezervlerini tamamlayan, değeri, dört ana uluslararası sepete dayanan para birimidir. ÖÇH serbestçe kullanılabilir ve diğer para birimleri ile değiştirilebilir.

¹⁷⁵⁹ **Wilson;** *Carriage of Goods by Sea*, s.201; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.25; Lahey-Visby Kuralları'nın 4/5a maddesi uyarınca; "yükün cins ve kıymetinin yükleme başlamadan önce yükleten tarafından bildirilmiş ve bu beyanın konişmentoya yazılmış olduğu durumlar hariç, taşıyıcı yükün kayıp ve hasarından hangisi yüksekse o uygulanmak üzere koli veya parça başına 10.000 Frank veya kilogram başına 30 Frank muadili bir meblağdan daha yüksek bir meblağ ile asla sorumlu tutulamayacaktır" Lahey-Visby Kuralları'nda 1979 Değişiklik Protokolü ile getirilen ve 1984 yılında yürürlüğe giren yenilik, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına yeni bir boyut kazandırmıştır. Nitekim Lahey ve Lahey-Visby Kuralları ile ulusların (İngiliz ve Fransız) para birimlerine dayandırılan ve bu şekilde diğer devletler için hesaplanması zor olan sınırlandırma birimleri, 1979 Protokolü ile yerini Özel Çekme Hakkına bırakmıştır. Bkz. **Değirmenci:** *Multimodal İşletici* s.162.

¹⁷⁶⁰ **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.81.

¹⁷⁶¹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.25.

5.4.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

LK'da zarar sebebiyle taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybedilmesi ile ilgili bir durum öngörülmemiştir. LVK uyarınca ise taşıyanın kastı veya pervasızca bir davranışı zarara yol açmışsa ya da zarara bu zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlemiş olduğu bir fiili veya ihmalinin sebep olduğu ispat edilirse taşıyan sorumluluğun sınırlandırılmasından yararlanamaz¹⁷⁶².

5.5. Denizyolu Taşımalarında Hamburg Kuralları Uyarınca Sorumluluk

5.5.1. Genel Olarak

HK'da taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ve eşyaya özen gösterme yükümlülüğü düzenlenmemiştir¹⁷⁶³. Sefere elverişsizlikten sorumluluk, taşıyanın sorumluluğu kapsamında değerlendirilecektir¹⁷⁶⁴.

Eşyanın zayi olması, hasara uğraması veya tesliminin gecikmesi hallerinde taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir¹⁷⁶⁵.

5.5.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

HK m.4 uyarınca taşıyan eşyanın zayi olması, hasara uğraması yahut geç teslim edilmesinden doğan zararlardan; zayi olmaya, hasara veya gecikmeye yol açan olayın, eşya kendi hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması halinde sorumludur¹⁷⁶⁶. Buradan eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı an ile varma limanında teslim edildiği an arasındaki sürede zararın meydana gelmesi halinde, taşıyanın bu sebeple ortaya çıkan zarardan sorumlu olduğu yönünde karine doğmaktadır¹⁷⁶⁷. Taşıyan bu karineyi kendisinin veya adamlarının meydana gelen olay ve bundan doğan zararı önleyebilmek için makul surette istenebilecek olan bütün tedbirleri almış olduklarını ispat etmeleri halinde çürütebilecektir¹⁷⁶⁸. Buradan hareketle zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilmeden doğan zararlar aksi ispat edilmediği sürece taşıyan, adamları veya görevlilerinin kusurundan

¹⁷⁶² **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.25; **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.81.

¹⁷⁶³ **Moreno:** *Multimodal Transport Documents*, s.25; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.129.

¹⁷⁶⁴ **Şamlı:** “*Sefere Elverişlilik*”, s.491.

¹⁷⁶⁵ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.68.

¹⁷⁶⁶ **Karan:** *The Carrier's Liability*, s.225; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.20; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.131.

¹⁷⁶⁷ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.20; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.135.

¹⁷⁶⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.128; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.135.

ileri gelmiş sayılmaktadır¹⁷⁶⁹. Taşıyan ve adamları kusursuzluklarını ispatlayamadıkları zaman eşyanın zayi olması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesiyle oluşan zarardan sorumlu olmaktadır¹⁷⁷⁰.

HK m. 5/7''ye göre; *"eşyanın zayi olmasına, hasara uğramasına veya geç teslim edilmesine taşıyan, adamları veya görevlilerinin kusuru ile başka bir sebep birlikte yol açmışsa, taşıyan zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilmeden ileri gelen zararlardan kusuru oranında sorumludur"*. Bu hüküm HK m.5/1'in tekrarı niteliğinde olup, taşıyanın meydana gelen zarardan kusuru varsa sorumlu olacağını yinelemiş, kusurundan kaynaklanmayan kısmı ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacağını ifade etmiştir¹⁷⁷¹.

Bu açıklamalardan hareketle HK'da taşıyanın sorumluluğunun kusur sorumluluğu olarak belirlendiğini ifade edebiliriz.

5.5.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

HK uyarınca taşıyan eşya kendisinin muhafazası altında bulunduğu sırada meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden sorumludur¹⁷⁷². Eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu süre HK m.4/2 uyarınca, eşyanın yükletenden veya onun adına ve hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın yükleme amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişilerden teslim alındığı anda başlamaktadır. Eşyanın gönderilene teslim edilmesi ya da gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması halinde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulması ya da boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın boşaltma amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişilere teslim edilmesi ile son bulmaktadır¹⁷⁷³.

¹⁷⁶⁹ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.135.

¹⁷⁷⁰ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.73.

¹⁷⁷¹ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.73.

¹⁷⁷² **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.86.

¹⁷⁷³ Taşıyıcının eşyalardan sorumlu olduğu sürenin belirlenmesi HK m.4/2 yol gösterici niteliktedir. Buna göre; Eşyaların gönderenden veya onun adına hareket eden bir kişiden veya yükleme limanında yürürlükteki kanun veya yönetmeliklere uygun olarak, eşyaların sevkiyat için teslim edilmesi gereken bir otorite veya diğer üçüncü taraflardan aldığı andan itibaren; eşyaları gönderilene teslim ederek veya gönderilenin eşyaları taşıyıcıdan almadığı durumlarda veya eşyalarını almak zorunda olduğu bir yetkili veya diğer üçüncü tarafa teslim eder. Bu kurallar, sırasıyla taşıyıcı veya gönderenin yardımcılarına veya temsilcilerine ek olarak uygulanır. Bkz. **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s. 92-93; **Seven:** *Yüke Özen*, s.38; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.21.

Taşıyan, zıya, hasar veya gecikmenin sebebi ile kendisi ve yardımcıları tarafından zararın ve sonuçlarının önlenmesi için alınması makul olarak beklenebilecek olan tüm tedbirlerin alındığını ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulacaktır¹⁷⁷⁴.

HK m.5/3'e göre; *"eşyanın zayi olması nedeniyle talepte bulunmaya hakkı olan kimse, bu maddenin 2. fıkrası uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün içerisinde 4. madde nedeniyle teslim olunmayan eşyaya zayi olmuş gözüyle bakabilir"*. Burada 60 günün geçmesiyle birlikte, eşyanın zayi olduğuna dair aksi taşıyan tarafından ispat edilemeyen bir karine öngörülmüştür¹⁷⁷⁵. Bu durumda gönderilen HK m.5/3 uyarınca, eşyayı zayi olmuş kabul edebileceği gibi, eşyayı teslim de alabilir.

Gecikmeden doğan sorumluluk, HK m.5/2'de, *"Eşya navlun sözleşmesinde, gösterilen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre zarfında ya da böyle bir anlaşma yok ise olayın niteliklerine göre tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken makul süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme vardır"* şeklinde ifade edilmiştir¹⁷⁷⁶. Hükümden anlaşılacağı üzere taraflar bir taşıma süresi kararlaştırabilirler. Tarafların taşıma süresi kararlaştırmadığı durumlarda ise somut olayın koşullarına göre tedbirli bir taşıyanın uyması beklenebilecek makul süre taşıma süresi olarak değerlendirilir¹⁷⁷⁷. HK'ya göre gecikmeden bahsedebilmek için geç teslimde sebep olan olayın eşya taşıyanın muhafazası altında iken olmuş olması gerekmektedir¹⁷⁷⁸.

5.5.4. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

HK m.7 uyarınca konişmento deniz yoluyla taşıma sözleşmesini ve taşıyan tarafından eşyanın yüklendiğini veya teslim alındığını ispatlayan bir belgedir ve taşıyan bu belgenin kendisine verilmesi karşılığında eşyayı teslim etmeyi üstlenmiştir. Bununla birlikte HK m.18 uyarınca eşyanın taşınmak üzere alındığını ispatlamak için taşıma sözleşmesinin akdedildiğini ve eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını gösteren konişmentodan başka bir belge düzenlenebilir.

¹⁷⁷⁴ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.98-99.

¹⁷⁷⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.20; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.137-138.

¹⁷⁷⁶ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.81; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.21.

¹⁷⁷⁷ Burada gemi, yük ve yolculuğun özellikleri dikkate alınarak tedbirli bir taşıyanın söz konusu taşımayı gerçekleştireceği süre hesaplanacak, taşımanın gerçekleştirildiği zamanda yılın o mevsimi için normal olmayan fırtına, yoğun sis gibi kötü hava şartları ya da insan hayatını kurtarmak için elverişli rotadan sapılması gibi hususları taşıyan ispat ettiği takdirde bu hususlar sürenin hesabında dikkate alınmayacaktır. **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.82.

¹⁷⁷⁸ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.84.

HK m.14 uyarınca, taşıyan ya da fiili taşıyan eşyayı sorumluluğuna aldığı anda, yükletenin talebi üzerine yükletene konişmento düzenlemek zorundadır.

HK m.16/1 uyarınca, konişmento eşyanın genel mahiyeti, teşhisi için gereken temel işaretleri, paket ya da parça sayısı, ağırlığı ya da miktarına ilişkin hususlar içerip de taşıyan ya da onun adına konişmentoyu düzenleyen kişi teslim alınan eşyanın gerçeği tam olarak yansıtmadığını biliyor ya da buna dair haklı gerekçeleri var ise konişmentoya çekince koyabilir. Bununla birlikte yükleme konişmentosu düzenlenen, yüklenmiş eşya hakkında bu durum söz konusu ise, ya da bu hususları kontrol etmek için makul bir sebep yok ise, taşıyan ya da diğer kişi bu belirtilen hususların gerçeği yansıtmadığını, şüphenin dayanağını ya da makul kontrol araçlarının bulunmadığını konişmentoya bir çekinceyle eklemek zorundadır.

HK m.16/2 uyarınca eğer taşıyan ya da onun adına konişmentoyu düzenleyen diğer bir kişi eşyanın görünen durumunu konişmentonun üzerine not etmezse, konişmentonun üzerine eşyanın iyi durumda olduğu kayıt düşülmüş kabul edilir.

HK m.16/3 uyarınca konişmento, ilk bakışta eşyanın teslim alındığını ya da “yükleme” konişmentosu düzenlenmişse, konişmentoda tanımlandığı şekilde eşyanın taşıyan tarafından yüklendiğini ispat eder. Konişmento eşyanın oradaki tanımını esas alarak iyi niyetle hareket eden, gönderilen dahil, bir üçüncü kişiye devredilmişse, bu kişilere karşı taşıyan tarafından aksi ispatlanamaz.

HK m.17/1 uyarınca, yükleten eşyanın genel mahiyeti, onun markaları, sayısı, ağırlığı ve miktarına ilişkin hususların doğruluğu hakkında konişmentoya yazılması için bildirdiği hususlar hakkında taşıyana teminat vermiş sayılır. Yükletenin bir önceki cümlede sayıldığı gibi doğru olmayan bilgiler vermesinden ötürü taşıyan sorumlu olmadığı gibi bu sebeple uğradığı zararları yükletenden talep edebilir. Yükleten konişmentoyu devretse dahi sorumlu kalmaya devam eder. Taşıyanın bu tarz tazmin hakkı deniz yoluyla taşıma sözleşmesinde belirtilen yükletenden başka diğer sorumlu olan herhangi kişilere karşı da devam eder. HK m.17/2’ye göre yükletenle taşıyan ya da onun adına hareket eden bir kişi arasında yükleten tarafından bildirilmiş hususlara ilişkin konişmento ekine ya da eşyanın görünür durumuna ilişkin hiçbir çekince olmaksızın konişmentodaki taşıyanın sorumluluğunun tazminini karşılayan bir hüküm öngören her anlaşma ya da her teminat mektubu hükümsüzdür ve konişmentonun devredildiği, gönderilen de dahil olmak üzere üçüncü kişileri etkilemez.

5.5.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

HK taşıyanın yardımcıları olarak “servants and agents” kavramına yer vermiştir. Bu kişileri daha önce taşıyana bağlı olarak çalışan adamlar ve taşıma işinin ifası için kendisine bir iş tevdi ettiği bağımsız çalışan kişiler şeklinde izah etmiştik.

HK m.10/1 uyarınca taşıyan, taşıma işinin icrası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan fiili taşıyan ile bunun müstahdem ve görevlilerinin fillerinden sorumludur¹⁷⁷⁹. HK’ya göre yardımcı kişi; fiili taşıyan ile onun yardımcıları, taşıyanın müstahdemleri ve taşıma işinin ifası için bir iş tevdi ettiği görevlileri/temsilcileri olarak ifade edilebilir¹⁷⁸⁰.

HK taşıyanın yardımcıların sorumluluğunu; zıya, hasar ve gecikme sorumluluğu çerçevesinde ele almıştır. HK uyarınca taşıyanın yardımcıların fiilleri sebebiyle sorumluluğu zıya, hasar ve gecikme halleriyle sınırlıdır. Taşıyanın yardımcıların fiilleri sebebiyle sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için, taşıyanın veya yardımcıların zıya, hasar ve gecikmeye sebebiyet veren olayı ve sonuçlarını önlemek için makul olarak alınması beklenen tedbirleri almamış olmaları veya bu tedbirlerin alındığının taşıyan tarafından ispat edilememiş olması gerekir. Taşıyanın yardımcıların kusuru ile başka bir sebebin bir araya gelmesi sonucu zıya, hasar veya gecikmeye yaşanır, taşıyan zıya, hasar veya gecikmenin yalnızca kendisine isnat edilebilir kısmından sorumlu olup, kendisine atfedilemeyen kısmı ispat etmesi koşuluyla sorumluluktan kurtulur¹⁷⁸¹.

5.5.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması

HK’da LK tarafından öngörülen istisnalar listesi kaldırılmıştır¹⁷⁸². HK uyarınca taşıyan, zararın ve sonuçlarının önlenmesi için alınması makul olarak beklenebilecek bütün tedbirlerin alınması halinde sorumlu tutulmaz¹⁷⁸³. Taşıyanın, yardımcıları veya temsilcilerinin kusuru veya ihmali ile başka bir sebebin bir araya gelmesi sonucu eşyanın teslimi sırasında zıya, hasar veya gecikmeye neden olan bir durum yaşanır, taşıyan yalnızca, zıya, hasar veya gecikmenin kendisine isnat edilebilir olduğu ölçüde sorumludur. Taşıyan, kendisine atfedilemeyen zıya, hasar veya gecikme oranını ispat etmesi koşuluyla sorumluluktan kurtulur.

¹⁷⁷⁹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.27.

¹⁷⁸⁰ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.114-115.

¹⁷⁸¹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.21.

¹⁷⁸² **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.24.

¹⁷⁸³ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.24; **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.84.

Bunun dışında HK bazı durumlarda taşıyanın sorumluluğunu özel olarak düzenlemiştir. Yangın, canlı hayvan, güverte yükü ve denizde can ve yük kurtarma girişimleri istisnaları söz konusudur.

HK m.5/4 uyarınca; “*eşyanın yangın sebebiyle zayi olması, hasara uğraması veya geç teslimimnden zarar gören kimse, yangının taşıyan, adamları veya görevlilerinin kusur ve ihmalleri yüzünden çıkmış olduğunu ispat ederse taşıyan sorumludur. Zayi olma, hasara uğrama veya geç teslimden zarar gören kimse, zararın taşıyan, adamları veya görevlilerinin yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek veya hafifletmek için alınması makul surette istenebilecek olan tedbirleri almaktaki kusur veya ihmallerinden ileri geldiğini ispat ederse taşıyan sorumlu olur.*”

HK’da yangın durumunda, kusurun varlığı karine olarak kabul edilmediğinden ispat yükü LK’dan farklı olarak taşıyan lehine ters çevrilmiştir¹⁷⁸⁴. Taşıyan ayrıca yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek için kendisi, adamları veya görevlileri tarafından makul tedbirlerinin alınmamasından veya alınmasındaki kusurlardan kaynaklanan zararlardan da, ispatlanması halinde sorumlu olacaktır¹⁷⁸⁵.

HK m.5/5 uyarınca canlı hayvan taşınmasında taşıyan, böyle bir taşımanın özel tehlikeleri sonucu meydana gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikme nedeniyle sorumlu tutulamaz¹⁷⁸⁶. Taşıyan, gönderenin vermiş olduğu talimatlar doğrultusunda hareket ettiğini ve olayın şartları dikkate alındığında zayi olma, hasara maruz kalma veya geç teslimin canlı hayvan taşınmasının özel tehlikeleri sonucu olabileceğini ispat etmesi halinde zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının kusuru yoksa zararın bu tehlikelerden ileri geldiği varsayılır¹⁷⁸⁷.

HK m.9/1 uyarınca taşıyanın eşyayı güvertede taşıyabilmesi için; gönderen ile arasında bir anlaşma bulunmalı veya güverte de taşımanın ticari teamüle uygun olması ya da yürürlükteki kanun ve düzenlemelerde bu hususun belirtilmiş olması gerekir¹⁷⁸⁸. HK m.9/2’ye göre, taşıyanın eşyayı güvertede taşıyabilmesi için gönderen ile taşıyan arasındaki anlaşmanın konişmentoda veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede belirtmesi gerekir¹⁷⁸⁹. Ancak bu belgelerde güvertede taşınacağı beyan edilmediyse, taşıyan gönderilenle aralarında bu konuda anlaşmanın olduğunu ispat etmek zorundadır. Eşyanın güvertede taşınması konusunda bir ticari teamül varsa ya da mevzuat bunu öngörüyorsa taşıyan bu sebeplerle

¹⁷⁸⁴ Yazıcıoğlu: *Hamburg Kuralları*, s.103.

¹⁷⁸⁵ **Karan:** *The Carrier's Liability*, s. 296; **Şamlı:** “*Sefere Elverişlilik*”, s.492; **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları* s.103; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.21.

¹⁷⁸⁶ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.21.

¹⁷⁸⁷ **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.84-85.

¹⁷⁸⁸ **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.85.

¹⁷⁸⁹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.22.

eşyanın güvertede taşındığını ispat etmekle yükümlüdür¹⁷⁹⁰. HK, m. 9/3'e göre; eşyanın m. 9/1'e aykırı olarak güvertede taşınması halinde oluşan zararlardan taşıyanın sorumluluğu sınırsız iken güvertede taşınmadan kaynaklanmayan zararlardan sorumluluğu sınırlıdır¹⁷⁹¹. HK m.8 uyarınca eşyanın ambarlarda taşınacağı konusunda açık anlaşmaya rağmen güvertede taşınması halinde taşıyan sorumluluğun sınırlandırılması hakkını kaybetmektedir.

HK m.5/6 uyarınca, müşterek avarya hali hariç olmak üzere denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden ya da eşya kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen zıya, hasar ve gecikmeden taşıyan sorumlu değildir¹⁷⁹². Denizde can ve mal kurtarmak için alınan tedbirler genel olarak rotadan sapma halini oluşturmakla birlikte, taşıyanın bu sorumluluktan kurtulma sebebinden yararlanabilmesi için tehlike içinde bulunan insan hayatı veya eşyanın kurtarılmış olması gerekmekte olup, teşebbüs yeterlidir¹⁷⁹³.

5.5.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

HK'ya göre eşyanın değeri ne olursa olsun, taşıyanın sorumluluğu önceden bilinen belirli bir tutarla sınırlıdır¹⁷⁹⁴. HK m.6/1-a uyarınca, taşıyanın eşyanın zayi olması veya hasara uğraması sonucu meydana gelen zararlardan sorumluluğu, koli veya taşıma ünitesi başına 835 ÖÇH ya da zayi olan veya hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına 2,5 Özel ÖÇH'ye eşit tutarlardan yüksek olanı ile sınırlandırılmıştır¹⁷⁹⁵.

HK m.6/2-a'ya göre, eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma aracına konmuş ise, konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede söz konusu taşıma aracının içeriği olarak belirtilen her koli veya taşıma ünitesi, sorumluluğu sınırlandıran tutarın hesaplanmasında esas alınacak koli veya taşıma ünitesi sayılmaktadır¹⁷⁹⁶. Aksi halde, böyle bir taşıma aracına koyulan eşya tek bir taşıma ünitesi olarak kabul edilir¹⁷⁹⁷. HKm.6/2-b uyarınca taşıma ünitesinin bizzat kendisi zayi olur veya hasara uğrarsa, bu taşıma ünitesi taşıyanın malı olmadıkça veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça ayrı bir taşıma ünitesi sayılır.

¹⁷⁹⁰ **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.85.

¹⁷⁹¹ **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.85.

¹⁷⁹² **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.143.

¹⁷⁹³ **Yazıcıoğlu:** *Hamburg Kuralları*, s.112-113.

¹⁷⁹⁴ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.145.

¹⁷⁹⁵ **Moreno:** *Multimodal Transport Documents*, s.26; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.26; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.146-147.

¹⁷⁹⁶ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.147.

¹⁷⁹⁷ **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s. 221.

HK m.6/1-b uyarınca eşyanın geç teslimi halinde meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğu, geç teslim edilen eşyanın değerinin 2,5 katına eşit tutarla sınırlıdır¹⁷⁹⁸. Bu tutar hiçbir şekilde navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun ücretini geçemez¹⁷⁹⁹.

HK m.6/4 uyarınca taşıyan ile gönderen m.6/1'de öngörülen miktarları aşan sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler. HK m.6/1-c uyarınca zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu sınırlandırılan tutar, eşyanın tamamen zayi olması halinde ödenecek tutardan fazla olamaz.

HK m.7/1 uyarınca navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zayi olması, hasara maruz kalması ya da geç teslimi nedeniyle taşıyan aleyhine sözleşmeye, haksız fiile veya diğer bir hukuki sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda sorumsuzluk halleri ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümleri uygulanacaktır¹⁸⁰⁰.

5.5.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

HK m.8/1 uyarınca, eşyanın zayi olmasına, hasara uğramasına veya geç teslimine taşıyanın kasten veya pervasızca veya muhtemel böyle bir zararın vuku bulabileceği bilinciyle işlemiş bir fiilinin ya da ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilirse, taşıyan sorumsuzluk şartlarından faydalanmaz¹⁸⁰¹. HK bu hükümle taşıyanın kast ve kasta eş değer kusuru olması halinde sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacağını düzenlemiştir¹⁸⁰². HK m.8/2 ise taşıyanın adamları ve hizmetinden yararlandığı kişilerin kast ve kasta eşdeğer kusurları durumunda taşıyanın sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacağını hükme bağlamıştır¹⁸⁰³.

5.6. Denizyolu Taşımalarında Rotterdam Kuralları Uyarınca Sorumluluk

5.6.1. Genel Olarak

RK'nın ortaya çıkış gayesi mevcut taşıma hukukuna dair kuralları güncellemek ve taşıma hukukuna geniş kapsamlı düzenlemeler getirmektir¹⁸⁰⁴. RK'nın madde sayısına

¹⁷⁹⁸ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.26.

¹⁷⁹⁹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.26.

¹⁸⁰⁰ **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.86.

¹⁸⁰¹ **Şeker:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu*, s.86-87.

¹⁸⁰² **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.26.

¹⁸⁰³ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.26.

¹⁸⁰⁴ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.2; **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*, Vol.42, No.3, 2011, ss.441-451, s.442;

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc42&div=26&id=&page=> (E.T.:25.12.2020)
Ülgener, Fehmi: "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for*

bakıldığında LK / LVK ve HK'dan daha fazla madde içerdiği görülmektedir¹⁸⁰⁵. RK, LK/LVK ve HK'nın temel unsurlarını içeren, bu düzenlemelerin bir karışımı şeklinde ifade edebileceğimiz bir içeriğe sahiptir¹⁸⁰⁶.

5.6.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

RK m.17 LK ve LVK'da öngörülen taşıyanın sorumluluğu ile ilgili yaklaşımı benimsemekle birlikte, LK ve LVK'den farklılık arz eden düzenlemelere sahiptir¹⁸⁰⁷.

RK'nın taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen 17. maddesi HK m.5/1'de ve LVK m.4/2-q'da yer alan düzenlemelerin revize edilmiş halidir. RK taşıyanın sorumluluğu noktasında ağ sorumluluk sisteminin öne çıktığı uyarılama sorumluluk sistemini benimsemektedir.

RK taşıyanın sorumluluğunu ziya ve hasardan doğan sorumluluk ve gecikmeden doğan sorumluluk olmak üzere iki başlık altında ele almıştır. RK m.17/1 uyarınca; taşıyan ziya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan zararlardan sorumludur. Taşıyanın ziya, hasar veya geç teslimden sorumlu olabilmesi için m.17/1 uyarınca talep sahibinin, zararın taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süre içerisinde meydana geldiğini ispatlaması gerekir¹⁸⁰⁸. Taşıyan bu durumda RK m.17/2 uyarınca, zararın meydana gelmesinde kendisinin ve 18. madde¹⁸⁰⁹ uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu şahısların kusuru olmadığını ispatlayarak¹⁸¹⁰ veya RK m.17/3'teki sorumsuzluk hallerinden herhangi birinin gerçekleştiğini ispat ederek sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilir¹⁸¹¹.

RK m.17/4'de taşıyanın tamamen veya kısmen sorumsuzluğuna istisna teşkil eden özel bir hüküm yer almaktadır¹⁸¹². Bu düzenlemeye göre tazminat talebinde bulunan kişinin RK m.17/3'te sayılan sorumsuzluk hallerinden birinin meydana gelmesine tamamen veya

the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Ed. Meltem Deniz Güner Özbek, Springer, 2011, s.142; **Günay**: *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.35.

¹⁸⁰⁵ LK ve LVK 16 madde, HK 34 madde, RK ise 96 madde içermektedir.

¹⁸⁰⁶ **Wilson**: *Carriage of Goods by Sea*, s.232; **Thomas**: “*An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties*”, s.62.

¹⁸⁰⁷ **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.256-257.

¹⁸⁰⁸ **Wilson**: *Carriage of Goods by Sea*, s.231; **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.22.

¹⁸⁰⁹ Bu kişiler; “herhangi bir ifa eden taraf; geminin kaptanı ya da mürettebatı; taşıyanın veya ifa eden tarafın çalışanları veya söz konusu kişinin doğrudan veya dolaylı olarak, taşıyanın talebiyle veya taşıyanın gözetimi veya kontrolü altında hareket etmesi ölçüsünde, taşıyanın taşıma sözleşmesi çerçevesindeki yükümlülüklerinden herhangi birini ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen başka bir kişi

¹⁸¹⁰ **Thomas**: “*An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties*”, s.62; **Kara**: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.158.

¹⁸¹¹ **Kuyucu**: *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 76; **Wilson**: *Carriage of Goods by Sea*, s.232; **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.268-269; **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.22; **Kara**: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, 158.

¹⁸¹² **Tekin**: *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.164.

kısmen taşıyan ya da 18. maddede yer alanlardan birinin sebep olduğunu ispat etmesi halinde taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır. Bununla birlikte talepte bulunan RK m.17/3'te yer almayan bir hususun ziyaa, hasara ya da gecikmeye sebep olduğunu ya da katkıda bulunduğunu ispat ettiği takdirde ve taşıyan ya da 18. maddede yer alan kişinin bu zararın meydana gelmesinde herhangi bir kusur ya da ihmalinin bulunmadığını ispat edememesi halinde taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır¹⁸¹³.

RK m.17/5 uyarınca, tazminat talebine bulunan kişi zayi olma, hasara uğrama veya gecikmenin geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olması hallerinden kaynaklandığını ya da bu hallerin zayi olma, hasara uğrama veya gecikmenin meydana gelmesine katkıda bulunduğunu ispat ettiği takdirde taşıyan RK m.17/3 de sorumsuzluk halleri mevcut olsa bile sorumlu olacaktır¹⁸¹⁴. Taşıyanın konvansiyonun 14. maddesinde belirtilen gemiyi denize, yola ve yüke elverişli kılmaya ilişkin gereken özeni gösterme yükümlülüğüne uygun hareket ettiğini ispat edememesi halinde de sorumsuzluk halleri dikkate alınmadan sorumluluğu söz konusu olacaktır. Taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden doğan sorumluluğu da bir kusur sorumluluğu olarak nitelendirilebilir.

RK m.17/6 uyarınca taşıyan zararın sadece kendi kusur veya ihmaline isnat olunabilecek kısmından sorumlu olacaktır¹⁸¹⁵. Bu hüküm HK m.5/7 hükmüyle benzerlik göstermekle beraber ispat yüküne ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmamıştır¹⁸¹⁶. RK m.17/6 uyarınca taşıyan 17. maddenin ikinci ila beşinci bentleri arasındaki haller bakımından kısmen sorumlu tutulduğu takdirde kusuruyla orantılı olarak sorumluluğu belirlenmekle beraber farklı sebeplerin zarara sebep olması halinde sorumluluğun taraflar arasındaki dağılımının nasıl yapılacağına ilişkin RK herhangi bir kural öngörmemektedir. RK'da LK ve HK'nın aksine zararın farklı birkaç nedenden ileri geldiği hallerde taşıyan zararın kendi kusurundan kaynaklanmadığını ispat edemese bile sorumluluktan kısmen kurtulmaktadır¹⁸¹⁷.

Yukarıda yapmış olduğumuz açıklamalardan hareketle RK uyarınca taşıyanın sorumluluğunun LK/LVK ve HK'da olduğu gibi bir kusur sorumluluğu olduğu söylenebilir¹⁸¹⁸.

¹⁸¹³ **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.164.

¹⁸¹⁴ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.159; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.164.

¹⁸¹⁵ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.159.

¹⁸¹⁶ **Kuyucu:** *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.108.

¹⁸¹⁷ **Kuyucu:** *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.108-109.

¹⁸¹⁸ **Marin:** "The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of Goods During Multimodal Transport", s.4.

5.6.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olmasından Doğan Sorumluluğu

Denize, yola, yüke elverişlilik kavramını daha önce açıkladığımızdan dolayı burada sadece RK'ya özgü durumlara yer vereceğiz.

RK'nın “ *deniz yolculuğuna uygulanabilecek özel yükümlülükler*” başlıklı 14. maddesi elverişlilik kavramını LK m.3'te olduğu gibi denize, yola ve yüke elverişlilik olarak ele almıştır¹⁸¹⁹. Buna göre, taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için makul bir özen gösterme yükümlülüğü altındadır.¹⁸²⁰ Taşıyan bu yükümlülüğünü yerine getirmemesi halinde, ortaya çıkan her türlü zarardan sorumludur.

RK'da taşıyanın bu yükümlülüğü LK ve LVK'dan farklı olarak yolculuğun öncesinde ve başlangıcında değil, yolculuğun devamı sırasında da söz konusudur¹⁸²¹. Denize elverişlilik yükümlülüğünün genişletilmesi gemilerin güvenli olarak işletilmesi düzenlemesine, Uluslararası Güvenli Yönetim Koduna (International Safety Management Code – ISM Code) uygun bir düzenlemedir. Çünkü bu kod kaptanı da yolculuk boyunca gemiyi denize elverişli kılmakla yükümlü tutmaktadır¹⁸²².

RK'da taşıyanın teknik kusur sebebiyle sorumsuzluğuna ilişkin istisnanın kabul edilmemiş olmasının temel sebebi de geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinin tüm yolculuk boyunca devam eden bir yükümlülük haline getirilmesidir. Bu sayede teknik kusur-ticari kusur ayrımı ortadan kalkmıştır. Taşıyanın göstereceği makul özen sefer başlamadan önce ve sefer başladıktan sonra farklılık arz edecek, yolculuğun başlangıcında gösterilmesi beklenen dikkat ve özen, yolculuk esnasında beklenen dikkat ve özenden daha fazla olacaktır¹⁸²³. Geminin tüm yolculuk süresince denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulmasının taşıyanın lehine olmadığı ileri sürülmüş, bu durumun taşıyanlar ile eşya üzerinde menfaati olanlar arasındaki riziko paylaşımını önemli ölçüde değiştireceği ve bunun

¹⁸¹⁹ **Berlingieri**: “Comparative Analysis Of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules”, s.6; **Kuyucu**: *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.62; **Ülgener**: “Obligations and Liabilities of the Carrier”, s.142; **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.129.

¹⁸²⁰ RK m.14: “Taşıyan, deniz yolculuğundan önce, deniz yolculuğu başında vedenez yolculuğu sırasında, aşağıdakilere özen gösterecektir; (a) gemiyi yolculuğa elverişli hale getirme ve yolculuğa elverişli haldetutmak, (b) gemiyi gereken mürettebat, ekipman ve erzakladonatmak ve mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış haldetutmak, (c) yüklerin taşınacağı ambarların, geminin diğer kısımlarının ve yükün içinde veya üstünde taşınacağı konteynerlerin yükü sağlam olarak tesellüm etmek, taşımak ve teslim etmek bakımından güvenli olmasını sağlamakla yükümlüdür”

¹⁸²¹ **Meriç**: “Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha”, s.62; **Ülgener**: “Obligations and Liabilities of the Carrier”, s.140; **Wilson**: *Carriage of Goods by Sea*, s.231; **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.259; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.145; **Besong**: *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.129.

¹⁸²² **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.265.

¹⁸²³ **Sturley**: *The Rotterdam Rules*, s.85.

da sigorta uygulaması üzerinde bir ekonomik etkisi olacağı ifade edilmiştir¹⁸²⁴. Buna karşılık RK m.14'ün, LK'nın aksine Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu ile uyumlu olduğu ve taşıyanın gemiyi denize elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğünün yolcululuk bakımından sürekli hale getirilmesinin, güvenliği sağlamak açısından modern bir yaklaşım olduğu da ifade edilmiştir¹⁸²⁵. Teknik kusurun çıkarılması konusunda RK, HK ve MTC ile paralel hareket etmiştir¹⁸²⁶. Teknik kusur istisnası deniz kazalarında temel etken faktör olan bir çeşit insan hatasıdır. Kaza raporları incelendiğinde seyrüsefer ve gemi idaresindeki teknolojik gelişmelerden dolayı insanlar tarafından sebep olunan zarar miktarının azaldığını görmekteyiz. Bu sebeplerden dolayı kanaatimizce teknik kusur istisnasının çıkarılmasının önemli bir etkisi olmayacaktır.

RK yüke elverişlilik hususunda m. 14/c'de konteynerı gemi ambarları ve geminin eşya taşımada kullanılan diğer kısımlarıyla bir tutmuştur. Taşıyanı eşyayı sağlam olarak teslim etmek, taşımak ve teslim etmek bakımından konteynerın güvenli olmasını sağlamakla yükümlü kılmıştır¹⁸²⁷. Taşıyan genellikle kiralama ve satın alma yoluyla konteynerları kendisi temin ettiği için bu hüküm önem arz etmektedir.

Taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü eşyanın gemiden boşaltılmasının tamamlanmasıyla sona erecektir.

Taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğünü ihlal ettiği takdirde buradan kaynaklanacak olan ziya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumlu tutulacaktır. Taşıyanın bu yükümlülüğü, icra eden taraf, kaptan ile diğer gemi adamları, taşıyanın adamları veya taşıyanın taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini ifa etmeyi üstlenen herhangi başka bir şahıs için de geçerli olup, taşıyan denize yola, yüke elverişsizliğin bu kişilerin kusur veya ihmalinden kaynaklanması halinde sorumlu olacaktır. Bu sebeple taşıyan bu kişilerin kusurundan kaynaklanan geminin sefere elverişsizliğine yol açan hususları düzeltmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde kusuru olmasa veyahut da 17. maddedeki muafiyet hallerinden biri bu duruma sebep olsa bile taşıyan sorumludur.

¹⁸²⁴ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.266

¹⁸²⁵ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.150-151.

¹⁸²⁶ **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.141.

¹⁸²⁷ **Kuyucu:** *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.40.

5.6.4. Multimodal Taşıma Operatörünün Eşyaya Özen Gösterme Borcunun Yerine Getirmemesinden Doğan Sorumluluğu

RK m. 11, LK ve HK'da zımnen düzenlenen taşıyanın taşıma sözleşmesinde belirtilen eşyayı varma yerine taşıma ve gönderilene teslim etme yükümlülüğünü hükme bağlamıştır¹⁸²⁸.

RK m.13/1 uyarınca, taşıyan RK m.12'de belirlenmiş olan süre içinde eşyayı gereği gibi teslim almalı, yüklemeli, elden geçirmeli, istiflemeli, taşımali, korumalı, özen göstermeli, boşaltmalı ve teslim etmelidir¹⁸²⁹.

RK m.12'ye göre taşıyan eşyayı tesellüm ettiği andan teslim ettiği ana kadar sorumludur¹⁸³⁰. RK taşıyanın sorumluluk süresini önemli ölçüde genişletmektedir. Bunun temel sebebi RK'nın kapıdan kapıya taşımaları düzenlemesidir. RK deniz ayağı ile birlikte kara, hava ve demiryolu ayağı içeren taşımalara uygulanabildiğinden böyle bir düzenleme yerindedir. Nitekim taşıyanın RK m.13'teki yükümlülüğü deniz ayağı ile birlikte kara, hava ve demiryolu ayağı için de geçerli olabilir; ancak taşıyan, sorumluluk süresini sadece taşımanın deniz ayağı ile sınırlandırmışsa yükümlülükler doğal olarak sadece bu ayak için geçerli olacaktır¹⁸³¹. RK m.12/2-a, b eşyanın yetkili makam ve benzeri şahıslardan teslim alınması ve bu şahıslara teslimi durumunda taşıyanın sorumluluğunun başlayıp başlamayacağını ve sona erip ermeyeceğini düzenlemektedir. Buna göre, yükleme ve boşaltma limanındaki hukuk gereğince teslimin üçüncü bir kişinin veya liman yetkililerinin müdahalesi altında gerçekleşmesi halinde taşıyan bu kişilerden eşyayı teslim almadığı süreçte sorumluluğu başlamayacak, eşyayı bu kişilere teslim etmediği süreçte de sorumluluğu sona ermeyecektir¹⁸³².

RK m.12/3 uyarınca taraflar eşyaların teslim alınacağı ve teslim edileceği yer ve zaman konusunda anlaşabilir ve taşıyanın sorumluluğunu, sözleşmeye bağlı olarak belirlenen teslim alma ve teslim etme yerine ve zamanına göre değiştirebilirler¹⁸³³. Ancak RK m.12/3-a,

¹⁸²⁸ **Kuyucu**; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.40-41.

¹⁸²⁹ **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.20; **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.146.

¹⁸³⁰ **Jeon**: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.144; **Sturley**: *The Rotterdam Rules*, s.86; **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis**: *The Rotterdam Rules*, s.33; **Kara**: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.174; **Günay**: *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.65.

¹⁸³¹ **Jia Jia**: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.267; **Sturley**: *The Rotterdam Rules*, s.83.

¹⁸³² **Kuyucu**; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.45; **Kara**: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.176; **Günay**: *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.66-67.

¹⁸³³ **Nikaki**: "The UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]: multimodal at last or still all at sea?", s.656-657; **Kara**: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.177.

b uyarınca eşyanın ilk defa yüklenmesinden sonra taşıyanın eşyayı teslim almış sayılacağı ve sorumluluğunun teslim anında başlayacağına ilişkin anlaşmalar veya nihai boşaltma faaliyetleri bitmeden eşyaların tesellüm edileceğini içeren anlaşmalar geçersiz olacaktır¹⁸³⁴. RK'da böyle bir hükmün getirilme sebebi, eşyanın aktarılması ve depolanması durumunda da taşıyanın sorumluluğunun RK uyarınca devam etmesidir¹⁸³⁵. Deniz ayağı bulunan uluslararası multimodal taşımalarda RK uyarınca taşıyanın sorumlu tutulduğu asgari süre, taşımanın ilk ayağındaki yüklemenin başlama anından taşımanın son ayağındaki boşaltmanın sona erme anına kadar olacaktır¹⁸³⁶.

RK uyarınca yükleme ve boşaltma faaliyetleri taşıyana yüklenmektedir. Ancak RK m. 13/2 uyarınca taraflar, eşyanın “yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması” işlemlerinin taşıtan, belge üzerindeki gönderen veya gönderilen tarafından yapılmasını kararlaştırabilirler¹⁸³⁷. Bununla birlikte sözleşme kayıtlarında bu işlemlerin kim tarafından yerine getirileceği belirtilmiş olmalıdır. Bu durum uygulamada FIO, FIOS veya FIOST klozları ile gerçekleşmektedir. RK uyarınca bu klozların geçerliliği eşyanın “yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması” ile sınırlandırılmıştır¹⁸³⁸.

RK uyarınca taşıyan 12. madde ile tayin edilen sorumlu tutulduğu süre zarfında eşyaya özen göstermekle yükümlü olup, bu yükümlülüğü hiç veya gereği gibi ifa etmediği hallerde sorumluluğu doğmaktadır. Bununla birlikte bu yükümlülüğü başka şahıslara devrettiği takdirde de RK m. 18. maddesi uyarınca sorumluluğu devam etmektedir¹⁸³⁹. Taşıyan zıya veya hasara sebep olan olayı ve söz konusu olayın tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi engellenmesinin mümkün olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir¹⁸⁴⁰.

RK uyarınca taşıyan zıya, hasar veya gecikmeden sorumludur. RK m.17'ye göre eğer talepte bulunan zıya, hasar veya gecikmenin ya da buna neden olan veya katkıda bulunan bir durumun taşıyanın sorumlu olduğu dönemde gerçekleştiğini ispat ederse zıya hasar ve gecikmeden taşıyan sorumlu olacaktır¹⁸⁴¹. Taşıyan, zıya, hasar veya gecikme sebeplerinin veya sebeplerinden birinin kendi kusuruna veya herhangi bir kimsenin kusuruna atfedilemeyeceğini ispatlarsa, sorumluluğunun tamamından veya bir kısmından kurtulmaktadır¹⁸⁴².

¹⁸³⁴ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.89; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.65.

¹⁸³⁵ **Kuyucu;** *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.46-47; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.22.

¹⁸³⁶ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.62.

¹⁸³⁷ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.259-260.

¹⁸³⁸ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.260-261.

¹⁸³⁹ **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.62; **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.144.

¹⁸⁴⁰ **Kuyucu;** *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.54.

¹⁸⁴¹ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.146.

¹⁸⁴² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.146.

Taşıyan RK m.13'deki “belirlenen süre içerisinde eşyayı varma yerine teslim etme” yükümlülüğünü ihlal ettiğinden dolayı, gecikmeden kaynaklı zararlardan sorumlu olmaktadır. RK m.21 gecikmeyi, HK m.5/2'ye uygun bir şekilde eşyanın taşıma sözleşmesinde belirlenen yerde belirlenen zamanda teslim edilmemesi olarak ifade etmiştir¹⁸⁴³.

5.6.5. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

RK'da LK/LVK ve HK'dan farklı olarak “konişmento” yerine “taşıma belgesi” kavramı kullanılmıştır. RK'nın taşıma belgesine yer vermesinin en önemli sebebi tekil taşımayı ilişkin belgeler ile multimodal taşıma belgeleri arasındaki farkı azaltmaktır.

RK m. 1/14'te taşıma belgesi “... taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tarafından düzenlenen, taşıyanın ya da ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden; ve taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren, belge...” olarak tanımlanmıştır. Buradan anlaşılacağı üzere RK taşıma belgesinin taşıma sözleşmesi uyarınca eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından teslim alındığını ispat etme işlevine ve taşıma sözleşmesinin varlığını ispat etme işlevine yer vermiştir¹⁸⁴⁴.

RK taşıma belgesini “devredilebilir taşıma belgesi” ve “devredilemez taşıma belgesi” olarak ikiye ayırmış, m.1/15'te devredilebilir taşıma belgesinin tanımını yapmıştır. Buna göre, emre” veya “devredilebilir” ya da belgenin tabi olduğu hukuk bakımında aynı hukuki sonucu doğuracak diğer uygun ifadelerin yer aldığı, eşyanın gönderen veya gönderilenin emrine ya da hamiline gönderildiğini ifade eden ve “devredilemez” veya “devredilmez” ibarelerinin açık bir biçimde yer almadığı belge devredilebilir taşıma belgesidir¹⁸⁴⁵.

Devredilemez taşıma belgesi ise, devredilebilir olmayan taşıma belgesi olup, eşyanın teslimatı için ibrazı gereken ve eşyanın teslimi için ibrazı gerekmeyen devredilemez taşıma belgesi olmak üzere ikiye ayrılmaktadır¹⁸⁴⁶. Devredilemez taşıma belgeleri denizyoluyla taşımalarda deniz yük senedi¹⁸⁴⁷ olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dijitalleşme taşıma belgelerini de etkilemiş örneğin deniz ticaretinde sıklıkla kullanan konişmento yerine elektronik konişmento ortaya çıkmıştır¹⁸⁴⁸. RK'da bu durumu gözardı etmeyerek elektronik taşıma kaydına yer vermiştir. Burada elektronik taşıma kaydı ibaresi

¹⁸⁴³ Jeon: *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.147; Sturley: *The Rotterdam Rules*, s.162-163.

¹⁸⁴⁴ Günay: *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.108.

¹⁸⁴⁵ Günay: *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.109.

¹⁸⁴⁶ Günay: *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.109.

¹⁸⁴⁷ Deniz, yük senedi, taşıyan veya temsilcisi tarafından düzenlenen, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini ve teslim alma veya yükleme anında ne durumda olduğunu gösteren; taşıma sözleşmesini ispat eden bir belgedir. Bkz. Yazıcıoğlu, Emine: “Denizde Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 654.

¹⁸⁴⁸ Karan: *Elektronik Konişmento*, s.178

yerine konişmentodaki sistem izlenip elektronik taşıma belgesi ibaresinin kullanılması daha yerinde olurdu¹⁸⁴⁹. RK m. 1/18'de elektronik taşıma kaydı; “*Elektronik taşıma kaydı, elektronik iletişim aracılığıyla oluşturulmuş bir ya da birden çok mesaj içerisindeki, elektronik taşıma kaydının taşıyan tarafından düzenlendiği anda veya düzenlenmesini takiben kendisine eklenen veya diğer bir şekilde ilişkilendirme yoluyla elektronik taşıma kaydının bir parçası haline gelen, elektronik taşıma kaydı ile uygun şekilde bağdaştırılabilen bilgiyi de içeren: taşıyanın veya ifa edenin bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde eşyaları aldığını belgeleyen ve taşıma sözleşmesini belgeleyen veya içeren bilgiler* olarak tanımlanmıştır. Taşıma belgesinde olduğu gibi devredilebilir ve devredilemez olarak düzenlenebilen elektronik taşıma kaydı, taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyanın veya ifa edenin eşyayı teslim aldığını ve taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eder¹⁸⁵⁰. RK m.8/a uyarınca bir elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi ve müteakip kullanımı için, taşıyanın ve gönderenin izni gerekmektedir¹⁸⁵¹. RK m.8/b'ye göre bir elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi, münhasır kontrolü veya devri, bir taşıma belgesinin düzenlenmesi, münhasır kontrolü veya devriyle aynı etkiye sahiptir¹⁸⁵².

RK m.35 uyarınca, taşıyan, ticari örf ve adet veya teamül ya da uygulamalara uygun olması halleri dışında gönderenin seçimine uygun olarak devredilebilir veya devredilemez nitelikte taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydı düzenlemekle yükümlüdür¹⁸⁵³. Taşıyanın ve gönderenin aksi yönde anlaşmaları veya taşıma belgesinin kullanılmamasının ticari örf ve adet, teamül veya uygulamalara uygun olması durumunda, taşıma belgesi düzenlenmesi gerekli olmayıp, belge düzenlenmeden de eşya gönderilene teslim edilebilir¹⁸⁵⁴.

RK m.36 taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydının içeriğini düzenlemektedir¹⁸⁵⁵. Ancak buradaki kayıtlar tahdidi olmadığından sayılmamış olan hususların da taşıma belgesinde veya elektronik taşıma kaydında bulunması mümkündür¹⁸⁵⁶. Bununla birlikte RK m.36'daki kayıtların¹⁸⁵⁷ LK/LVK ve HK'dan daha ayrıntılı şekilde düzenlendiğini

¹⁸⁴⁹ Aynı yönde bkz. **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.110.

¹⁸⁵⁰ **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.110.

¹⁸⁵¹ Bu iznin her bir kullanım için ayrı ayrı verilmesine gerek olmayıp, bir kere alınan izin tüm kullanımlar için yeterlidir. Bkz. **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.111.

¹⁸⁵² **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.111.

¹⁸⁵³ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.77.

¹⁸⁵⁴ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.77.

¹⁸⁵⁵ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.77-78.

¹⁸⁵⁶ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.213; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.115.

¹⁸⁵⁷ Rotterdam Kuralları m.36: 35. maddede bahsedilen taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydındaki sözleşme özellikleri, taşıtan tarafından temin edilen aşağıdaki bilgileri içerecektir:(a) Taşınacak yüklerin tanımı;(b) Yüklerin tanımlanması için gereken başlıca işaretler;(c) Yüklerin paket veya parça sayısı

söylememiz lazım gelmektedir. Bunun temel sebebi RK'nın kapıdan kapıya taşımaları düzenlemesi ve deniz artı bir taşıma konvansiyonu olmasıdır.

RK m.39/1 uyarınca 36. maddede¹⁸⁵⁸ sayılan hususların eksik ve hatalı olması durumunda taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydı geçersiz olmayacaktır.

RK m. 39/3 hükmü gereğince, eşyanın haricen hal ve durumuna ilişkin sözleşmede kayıt yer almıyorsa, eşyanın taşıyan ya da ifa eden tarafından teslim alındığı anda haricen iyi hal ve durumda olduğu kabul edilir.

RK m.40'ta HK m.16'ya benzer şekilde taşıma belgesine veya elektronik taşıma kayıtlarına çekince konulmasına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir¹⁸⁵⁹. Taşıyan gönderenin vermiş olduğu bilgilerin doğruluğu konusunda sorumluluk üstlenmek istemediği takdirde çekince koymaktadır¹⁸⁶⁰. RK m.36/1 uyarınca taşıyanın sadece tarafından kendisine bildirilen hususlara ilişkin çekince koyma zorunluluğu vardır¹⁸⁶¹. RK m.40/2 hükmüne göre taşıyan RK m.36/1'de taşıtan tarafından bildirilen bilgilerin, bu maddenin 3. ve 4. fıkrasında belirtilen haller dahilinde, doğruluğu bakımından sorumluluk üstlenmeyeceğine ilişkin çekince koymakta serbesttir¹⁸⁶².

RK m.41 uyarınca, taşıma belgesi veya bir elektronik taşıma kaydı, taşıyanın RK m.40'daki hal ve şekilde sözleşme kayıtlarına çekince koyması saklı kalmak kaydıyla taşıyanın eşyaları sözleşme kayıtlarında belirtildiği şekilde teslim aldığına ilişkin aksi ispatlanabilir bir karine oluşturur¹⁸⁶³. Taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydı içinde yer

veya miktarı ve(d) Taşıtan tarafından belirtilmişse, yüklerin ağırlığı2. 35. maddede bahsedilen taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydındaki sözleşme özellikleri aynı zamanda aşağıdakileri kapsayacaktır:(a) Taşıyanın veya ifa eden tarafın taşımak üzere teslim aldığı andaki görünen durumu ve düzenine ilişkin beyan,(b) Taşıyanın adı ve adresi;(c) Taşıyanın veya ifa edenin yükleri teslim aldığı tarihte, veya yüklerin gemiye yüklendiği tarihte ya da taşıma belgesinin veya elektronik kaydın düzenlendiği tarih ve (d) Taşıma belgesi ciro edilebilir ise, birden fazla asıl nüsha düzenlenmiş olduğu durumlarda, ciro edilebilir taşıma belgesinin asıl nüsha sayısı 3. 35. maddede bahsedilen taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydındaki sözleşme özellikleri aşağıdakileri de kapsayacaktır: (a) Taşıtan tarafından belirtilmişse, alıcının adı ve adresi; (b) Taşıma sözleşmesinde belirtilmişse, geminin adı; (c) Taşıyan tarafından biliniyorsa, teslim alma yeri ve teslim etme yeri ve (d) Taşıma sözleşmesinde belirtilmişse, yükleme limanı ve boşaltma limanı 4. Bu maddenin amaçları doğrultusunda, işbu maddenin 2(a) fıkrasındaki "yüklerin görünür düzeni ve durumu" ibaresi, aşağıdakilere dayalı olarak, yüklerin düzenini ve durumunu ifade eder: (a) Taşıtanın taşıyana veya ifa eden tarafa teslim ettiği sırada paketlenmiş haldeki yüklerin makul bir şekilde dıştan muayene edilmesi ve (b) Taşıyanın veya ifa eden tarafın, taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydının düzenlenmesinden önce fiilen gerçekleştirdiği ek herhangi bir muayene.

¹⁸⁵⁸ **Kara:** Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, s.78.

¹⁸⁵⁹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.262.

¹⁸⁶⁰ **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.124.

¹⁸⁶¹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.262.

¹⁸⁶² **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.263.

¹⁸⁶³ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.236; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.128.

alan kayıtlar iyiniyetli üçüncü kişinin eline geçince, sözleşme kayıtlarının aksi ispat edilemez¹⁸⁶⁴.

5.6.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

RK m.18 uyarınca; taşıyan herhangi bir ifa edenin, geminin kaptanı veya gemi adamlarının; kendisinin veya ifa edenin adamlarının veya taşıyanın taşıma sözleşmesi uyarınca üstlendiği borçları, taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi veya denetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen diğer başka kişilerin, fiil veya ihmalleri sebebiyle bu konvansiyon kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden sorumludur¹⁸⁶⁵. RK taşıyanın yardımcılarını çok geniş bir şekilde ele almış, taşıyanın sorumluluğunu ağırlaştırmıştır¹⁸⁶⁶. Taşıyanın adamları, gemi adamları kavramlarına daha önce değindiğimizden dolayı burada sadece RK'ya özgü durumlara değineceğiz.

RK taşıyanın eşyayı teslim alma, yükleme, istifleme, taşıma, boşaltma ve teslim etme gibi taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerinden herhangi birini, doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, taşıyanın talebi üzerine ya da taşıyanın nezaret ve kontrolü altında ifa eden ya da ifa etmeyi üstlenen taşıyan dışındaki kişileri ifade etmek için “*ifa eden*” kavramını kullanmaktadır¹⁸⁶⁷.

RK ifa edeni denizde ifa eden ve deniz harici ifa eden olmak üzere ikiye ayırmıştır. Buradaki amaç denizde ifade edeni fiili taşıyıcı olarak kabul edip talep sahibinin sözleşmesel ilişkisinin bulunmadığı denizde ifa edene tazminat talebini yöneltebilmesini sağlamak, deniz harici ifa eden olarak diğer taşıma türlerinin taşıyıcılarına doğrudan başvurmasını engellemektir¹⁸⁶⁸. Kanaatimizce böyle bir durumun sadece deniz taşıyanlarıyla sınırlandırılmaması gerekmektedir. Bu şekildeki sınırlayıcı bir tanım multimodal taşımalara açısından kabul edilebilir değildir. RK m.1/7 uyarınca denizde ifa eden, geminin yükleme limanına varma anı ile boşaltma limanından ayrılma anı arasındaki sürede taşıyanın taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini ifa eden ya da ifa etmeyi üstlenen taraftır. Denizde ifa eden, taşımanın deniz ayağında ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen kimse olması dolayısıyla taşıyanın yükümlülüklerini liman sınırlarından başlayarak yerine getiren kişi olarak deniz harici ifa edenden ayrılmaktadır.

¹⁸⁶⁴ Bununla birlikte, üçüncü kişi senedin içeriğini doğru olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa, senedin kesin delil niteliği yoktur. Bkz. **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.124

¹⁸⁶⁵ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.143.

¹⁸⁶⁶ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.144; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.169.

¹⁸⁶⁷ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.28.

¹⁸⁶⁸ **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.69; **Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.65; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.171.

RK m.19/1 uyarınca denizde ifa eden eşyayı, taraf devletlerden birinde teslim alması veya taraf devletlerden birinde teslim etmesi veya eşya ile ilgili faaliyetlerini taraf devletlerden birinin limanında gerçekleştirmesi ve zıya, hasar ya da gecikmeye sebebiyet veren olayın, eşyanın yükleme limanına gelişi ile boşaltma limanından ayrılması arasındaki süre diliminde ve eşyaların bu sürede denizde ifa edenin zilyetliğinde bulunması veya taşıma sözleşmesinde öngörülen faaliyetlerin yerine getirilmesine katılım göstermesi şartıyla herhangi bir başka zamanda meydana gelmesi durumunda taşıyana yüklenen yükümlülük ve sorumluluklara tabidir ve taşıyanın RK kapsamındaki savunma ve sorumluluk sınırlarına sahiptir¹⁸⁶⁹.

RK m.19/2 uyarınca, taşıyanın sorumluluğunu veya yükümlüklerini artıran anlaşmalar, denizde ifa eden bu anlaşmalara açıkça icazet vermediği sürece denizde ifa eden bakımından geçersiz olacaktır.

RK m.19/3 uyarınca denizde ifa eden RK m.19/1’de belirlenen sorumlu olduğu süre içerisinde sorumluluklarını devrettiği kişilerin fiil ve ihmallerinden de sorumludur¹⁸⁷⁰.

RKm.19/4 uyarınca, kaptan, gemi adamları ile taşıyan ve denizde ifa edenin adamlarının eşyaya ilişkin zarardan sorumluluğu söz konusu olmayacak, bu kişilerin sebebiyet verdiği zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır¹⁸⁷¹.

RK m.20 uyarınca, eşyanın zıyaı, hasarı ve gecikmesindeki zarar nedeniyle taşıyan ile birlikte bir veya birden fazla denizde ifa eden sorumlu ise, bu sorumluluk müşterek ve müteselsil bir sorumluluk olacaktır¹⁸⁷². Ancak burada bu kişilerin toplam sorumluluğu, RK’da düzenlenen sorumluluk sınırını aşamayacaktır.

5.6.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması

5.6.7.1. Genel Olarak

HK’da yer almayan LK/LVK’daki sorumsuzluk halleri RK’da daha kapsamlı bir şekilde geri gelmiştir. RK, LK/LVK’daki bazı sorumluluk istisnaları değiştirmeden almış,

¹⁸⁶⁹ **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.65; **Kara:** *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.173.

¹⁸⁷⁰ **Kara:** *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.174.

¹⁸⁷¹ **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.62; **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.144; **Kara:** *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.173.

¹⁸⁷² **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.28-29; **Thomas:** *“An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties”*, s.67; **Kara:** *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.173.

bazı sorumsuzluk istisnalarında ise değişiklikler yapmıştır¹⁸⁷³. RK uyarınca sorumluluktan kurtulma halleri m.17/3'te mücbir sebep, deniz ya da seyrü-seferin mümkün olduğu diğer suların tehlike ve kazaları, savaş, muhasamat, silahlı çatışmalar, korsanlık, terörizm, isyan ve dahili karışıklıklar, karantina tahdidatı; 18. maddede taşıyanın fiillerinden sorumlu tutulduğu şahıslar ile taşıyana isnat edilemeyecek olan, hükümetlerin, kamu idarelerinin, yöneticilerin ve diğer yetkililerin almış olduğu kararlar sonucunda seferden men, tutuklama ve el koymaya ilişkin engelleme ve müdahaleler, grev, lokavt, işin durdurulması ve iş hayatının diğer engelleri, gemideki yangın, - makul dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürler, yükleten, belge üzerindeki yükleten ve kontrol eden ya da yükleten ve belge üzerindeki yükletenin hareketlerinden sorumlu bulundukları tüm şahısların 33. ve 34. madde gereği kusur veya ihmalleri, yükleten, belge üzerindeki yükleten ya da gönderilen adına gerçekleştirilmediği takdirde, 13. maddenin 2. fıkrası hükmü gereğince bir mutabakata binaen yüklerin yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi ya da boşaltılması, eşyaların kendine has özellikleri veya kalitesi sebebiyle kendiliğinden eksilmesi ya da ağırlık olarak azalması ya da başka bir şekilde zayi olması veya hasara uğraması, taşıyan tarafından ya da onun nam ve hesabına yapılmadığı takdirde, eşyaların ambalaj yada markalanmasındaki yetersizlik halleri ya da hatalar, denizde can kurtarma ya da buna teşebbüs, - (m) denizde eşya kurtarma ya da buna teşebbüse ilişkin alınan makul önlemler, çevre zararlarının engellenmesi için alınan makul önlemler ya da bu konudaki teşebbüs, 15. ve 16. maddede belirtilen yetkiler çerçevesinde taşıyanın hareketleri olarak sayılmıştır¹⁸⁷⁴. Taşıyanın veya 18. madde uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu kişiler sorumsuzluk halleri kapsamında yer alan olayın meydana gelmesine sebep olmadıkları veya katkıda bulunmadıklarında, bu sorumsuzluk hallerine dayanarak sorumluluktan kurtulabileceklerdir¹⁸⁷⁵.

Bu bölümde sadece RK'ya özgü sorumsuzluk hallerine yer vereceğiz.

5.6.7.2. Yangın

Yangın istisnasında RK- LVK'dan farklı bir düzenlemeye gitmiştir. RK'da LVK'daki “ taşıyanın fiilinin veya ihmalinin sebep olmadığı ” ifadesi çıkarılmış sadece yangın ifadesine yer verilmiştir¹⁸⁷⁶. RK uyarınca taşıyan gemide çıkan yangının zarara sebebiyet verdiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulmaktadır. Zarar gören ise taşıyanın yada RK m.18'de sayılan

¹⁸⁷³ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.271; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.232.

¹⁸⁷⁴ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.24-25.

¹⁸⁷⁵ **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.48; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.159-161.

¹⁸⁷⁶ **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.145; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.201.

kişilerin kusurunun yangına sebebiyet verdiğini ispat ederek taşıyanı ortaya çıkan zarardan sorumlu tutabilir¹⁸⁷⁷.

5.6.7.3. Eşyanın Güvertede Taşınması

RK m.25 uyarınca taşıyanın eşyaları güvertede taşınmasına sadece bazı durumlarda izin verilmektedir. Bu durumlar, güvertede taşımanın mevzuat gereği zorunlu tutulması, eşyaların güverte taşınmasına uygun konteynerler veya araçların içinde veya üzerinde taşınması ve güvertenin bu konteyner ve araçlarla taşımaya özellikle uygun olması ve güverte üzerinde taşımanın taşıma sözleşmesine ya da ticari örf ve adet veya teamüle dayanması olarak sayılmıştır¹⁸⁷⁸.

RK m. 25/2 uyarınca, RK m. 25/1-a ve c bendlerine uygun olarak taşınan eşyanın güvertede taşınması ile ilgili deniz yoluyla eşya taşımanın kendi has tehlikeleri sebebiyle zarar görmesi halinde, taşıyan ziya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumlu olmayacaktır¹⁸⁷⁹. Burada taşıyan zararın eşyanın deniz suyuna, kötü hava koşullarına maruz kalması, güverteden denize düşmesi, yıldırım çarpması gibi deniz yoluyla eşya taşımanın kendi has tehlikelerinden ileri geldiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulacaktır¹⁸⁸⁰.

RK m. 25/1-b'ye göre güvertede taşınan eşyanın zarar görmesi halinde taşıyan taşımanın kendi has tehlikelerine dayanamayacak, zararın meydana gelmesinde kendisinin ya da 18. maddede sayılan kişilerin kusurunun bulunmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulacaktır.

RK m.25/4 uyarınca eşyanın güvertede taşınabileceğine dair sözleşme kayıtlarında bir hüküm yoksa taşıyan devredilebilir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydını elinde bulunduran iyiniyetli üçüncü kişiye karşı, eşyanın güvertede taşınması dolayısıyla sorumlu olmadığını ileri süremeyecektir¹⁸⁸¹.

¹⁸⁷⁷ **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.145; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.201-202.

¹⁸⁷⁸ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.266; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.212; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.72.

¹⁸⁷⁹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.266; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasarveya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.213.

¹⁸⁸⁰ **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.72; **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.129; **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.76; **Thomas:** *"An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties"*, s.81.

¹⁸⁸¹ **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.129; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasarveya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.213; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.73.

5.6.7.4. Miktar Sözleşmesi

Miktar sözleşmesi kaynağını ABD’ deki hizmet sözleşmesinden almakta olup, RK m.1/2’de düzenlenmiştir¹⁸⁸². Buna göre, belirli bir miktardaki eşyanın, kararlaştırılmış bir zaman aralığında gerçekleştirilecek birden çok seferde taşınmasına yönelik taşıma sözleşmesine miktar sözleşmesi denir¹⁸⁸³. Taşınacak eşyanın miktarının alt veya üst sınırları belirlenebileceği gibi miktar somut bir aralık şeklinde de belirlenebilir. LK/LVK ve HK navlun sözleşmelerinde gönderenin zararına olacak hükümleri yasaklarken, taşıyanın sorumluluğunu artıran istisnalara izin verebilmektedir. RK’nın miktar sözleşmelerine ilişkin özel kurallar başlıklı 80. maddesinde ise taşıyan ve gönderenin miktar sözleşmesi ile RK’nın yüklediği hak, borç ve sorumluluklardan daha fazlası veya daha azını öngörebilecekleri hükme bağlanmıştır¹⁸⁸⁴. Miktar sözleşmesi ile taşıyan sorumluluktan muaf tutulduğu haller listesine sözleşme ile ek yapılabilecektir¹⁸⁸⁵.

RK’nın 80. maddesi miktar sözleşmesiyle emredici sorumluluk rejiminin belli koşullarda¹⁸⁸⁶ ortadan kaldırılabileceğini düzenlemektedir. Ancak RK m.80/4 uyarınca; taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurma borcu, taşıtanın bilgi, talimat ve belge sağlama borcu, tehlikeli eşyalara ilişkin hak ve borçlar ve bunların yerine getirilmemesi sonucunda ortaya çıkan sorumluluk ile kast ve kasta eşdeğer kusur sebebiyle sorumluluğa ilişkin hususlarda sözleşme serbestisi uyarınca istisnai hükümler konulması mümkün değildir¹⁸⁸⁷.

Kanaatimizce RK miktar sözleşmeleri ile taşıyanı koruma yoluna gitmiş olsa da, bu sözleşmelerin taşıyan tarafından kötüye kullanılması söz konusu olabilir. Bu çekince konvansiyonun müzakerelerinde de yayımlanmıştır¹⁸⁸⁸.

¹⁸⁸² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.137.

¹⁸⁸³ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.137.

¹⁸⁸⁴ **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.137;

Günay: *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.58.

¹⁸⁸⁵ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.254; **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.161.

¹⁸⁸⁶ (a) Miktar sözleşmesinin Rotterdam Kurallarının dışında tutulduğuna ilişkin açık bir beyan içermesi;(b) Miktar sözleşmesinin bireysel olarak müzakere edilmesi veya istisnaların yer aldığı sözleşme bölümlerini açıkça belirtmesi; (c) Taşıtana, bu madde kapsamındaki istisnaya tabi olmayan ve bu Sözleşme’ye uygun şart ve koşullarda taşıma sözleşmesi yapma imkanı verilmesi veya böyle bir imkana yönelik bildirim yapılması; (d) İstisnanın ne başka bir belgeden atıf yapılması yoluyla dahil edilmemesi ne de müzakereye tabi olmayan bir katılım anlaşmasına dahil olması Bkz. **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.254.

¹⁸⁸⁷ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.254; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.137; **Kara:** *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasarveya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.73; **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.59.

¹⁸⁸⁸ **Thomas:** *“An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties”*, s.88.

5.6.7.5. Çevre Zararını Önleme veya Önleme Teşebbüsü için Alınan Makul Önlemler

RK m. 17/3-n uyarınca, çevre zararlarını önlemeye veya önleme teşebbüsüne yönelik makul önlemler sonucu oluşan ziya, hasar veya gecikmeden dolayı taşıyan sorumlu olmayacaktır. Bu sorumsuzluk hali diğer konvansiyonlarda yer almamaktadır. RK 1989 tarihli Kurtarma Konvansiyonunda olduğu gibi deniz çevresini korumanın artan önemini dikkate alarak bu sorumsuzluk haline yer vermiştir¹⁸⁸⁹. Bu hükümle birlikte denizde ya da karada çevre zararlarının önlenmesinin de sorumsuzluk hali olacağı düzenlenerek, çevre zararlarının önlenmesi teşvik edilmiştir¹⁸⁹⁰.

5.6.7.6. Taşıyanın Kendisine Tanınan Yetkilere Uygun Eylemleri

RK m.15'e göre; *"11 ve 13'üncü madde hükümleri dikkate alınmaksızın, taşıyan veya ifa eden, kişilere, malvarlığına veya çevreye fiilen zarar verme tehlikesi bulunan veya taşıyanın sorumluluk süresi içinde zararlı hale gelme ihtimali makul bir şekilde anlaşılabilen eşyayı teslim almaktan veya yüklemekten kaçınabilir ve eşyayı boşaltma, imha etme veya zararsız hale getirme gibi başkaca benzer tedbirler alabilir"*. Bu hükme göre bir taşıyan veya ifa eden eşyaların insanlar, diğer eşyalar veya çevre için gerçek bir tehlike oluşturması durumunda, makul olan diğer önlemleri alabilir, yüklemeyi ve boşaltmayı reddedebilir¹⁸⁹¹.

RK m.16'ya göre *"11, 13, ve 14'üncü madde hükümleri dikkate alınmaksızın, taşıyan veya ifa eden, fedakarlığın ortak güvenlik veya müşterek yolculuğa konu olan insan hayatını veya diğer malvarlığını tehlikeden kurtarmak amacıyla makul bir şekilde yapılmış olması şartıyla, eşyayı feda edebilir"*.

Taşıyanın RK m.15'teki tehlikeli eşya taşınmasında ve m.16'daki müşterek avarya durumunda sahip olduğu yetkileri kapsamındaki eylemleri neticesinde eşyanın zarara uğraması halinde sorumluluğu söz konusu olmayacaktır¹⁸⁹².

5.6.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

RK m. 22/1 uyarınca ödenecek tazminatta eşyanın teslim yeri ve zamanındaki değeri esas alınır¹⁸⁹³. RK m. 22/2 hükmüne göre eşyanın değeri, eşyanın borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa eşyanın cari piyasa fiyatına, bunların da yokluğu halinde, teslim yerindeki aynı

¹⁸⁸⁹ **Kara:** Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasarveya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, s. 208; **Günay:** Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları, s.159.

¹⁸⁹⁰ **Kara:** Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasarveya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, s.209; **Tekin:** Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, s.164.

¹⁸⁹¹ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.20.

¹⁸⁹² **Kara:** Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, s.209.

¹⁸⁹³ **Sturley:** The Rotterdam Rules, s.157.

nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değeri esas alınarak belirlenir. RK m.22/3 uyarınca taraflar arasında bir anlaşma yoksa eşyanın zıya ve hasarı durumunda dolaylı zararlar ödenmeyecektir.

RK m.59/1 uyarınca taşıyan, eşyaya ilişkin zıya ve hasardan ve konvansiyondan doğan tüm borçlarından dolayı, hangisi daha yüksekse, her bir koli veya yükleme ünitesi başına 875 hesap birimi veya eşyanın gayrisafi ağırlığı için her bir kg başına 3 hesap birimi ile sınırlı olarak sorumludur¹⁸⁹⁴. Ancak eşyanın değeri taşıtan tarafından bildirilmiş ve sözleşme kayıtlarına dahil edilmişse veya taşıyan ile taşıtan maddede belirtilen sorumluluk sınırının üstünde bir sınır üzerinde anlaşmışlarsa, bahsedilen sınırlar uygulama alanı bulamaz¹⁸⁹⁵.

RK m.59/2 uyarınca, eşya birleştirilmek amacıyla bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıt içinde veya üstünde taşınıyorsa, sözleşme kayıtlarında bu taşıma aracı veya aracın içine veya üzerine konulduğu belirtilen sayıda her koli veya yükleme ünitesi, ayrı bir koli veya yükleme ünitesi sayılır¹⁸⁹⁶. Eğer bu şekilde belirtilmemişse taşıma aracının veya taşıtın içinde ya da üzerinde taşınan eşyalar bir yükleme ünitesi olarak kabul edilir¹⁸⁹⁷.

RK m.59/3 uyarınca RK'nın 59. maddesine göre belirlenecek tutarlar, ulusal para biriminin karar tarihindeki veya tarafların kararlaştırdığı tarihteki değerine göre, ilgili para birimine dönüştürülecektir¹⁸⁹⁸.

RK m.60 gecikmeden kaynaklanan zarar için bir sorumluluk sınırı öngörmektedir. Buna göre, gecikmeden kaynaklı zarar için tazminat RK m.22'ye göre hesaplanır ve gecikmeden kaynaklanan ekonomik zarar geciken eşyalar için ödenecek olan taşıma ücretinin iki buçuk katı ile sınırlıdır¹⁸⁹⁹. Bu madde ve 59'uncu maddenin 1'inci fıkrası uyarınca ilgili

¹⁸⁹⁴ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.26-27; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.149-150; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.186.

¹⁸⁹⁵ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.27; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.150; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.186.

¹⁸⁹⁶ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.27; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.150; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.188.

¹⁸⁹⁷ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.27; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.150; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.188.

¹⁸⁹⁸ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.189.

¹⁸⁹⁹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.27; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.151; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.189.

eşya bakımından toplam zarar için ödenecek olan miktarın toplamı 59'uncu maddenin 1'inci fıkrasına uygun olarak belirlenen sınırı aşamaz¹⁹⁰⁰. Burada, 60. madde yalnızca gecikmeden kaynaklanan ekonomik zararı kapsamaktadır. Ekonomik zarar şahıs veya eşya zararı şeklinde ortaya çıkmadığı gibi herhangi bir şahıs veya eşya zararının da dolaylı olarak sonucu olmayan eşya varlığı eksilmesi olarak tanımlanan saf (gerçek) ekonomik zarar ve ortaya çıkan şahıs ve eşya zararların sonucunda ortaya çıkan dolaylı malvarlığı eksilmesi olarak ifade edilen gerçek olmayan ekonomik zarardan oluşmaktadır¹⁹⁰¹. RK uyarınca ekonomik zarar ,geciken eşyaya gelen fiziksel hasar ya da zıya, gönderilenin kararlaştırılan teslim günündeki malın piyasa değeri ile gecikmiş teslim günündeki piyasa değeri arasındaki farktan kaynaklanan zarar, gönderilenin eşyanın geç tesliminden doğan safi ekonomik zarar olmak üzere üçe ayrılmaktadır¹⁹⁰².

5.6.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

RK m. 61 uyarınca zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile işlenmiş kişisel bir fiilin veya ihmalin¹⁹⁰³ zarara sebebiyet verdiğini ileri süren taraf, bu iddiasını ispatladığı takdirde, taşıyan ve RK m.18'deki kişiler RK m. 59'da öngörülen veya taraflar daha yüksek bir sınır belirlemişlerse, taşıma sözleşmesinde öngörülen sınırdan yararlanamayacaktır¹⁹⁰⁴. RK burada LK/LVK ve HK'ya benzer bir düzenleme öngörmüş kasta eş değer kusur durumunda taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıramayacağını hükme bağlamıştır.

RK m.24 uyarınca; yolculuk sırasında rotadan ayrılma hali taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk açısından taşıyanın yükümlülüklerine bir aykırılık hali oluştursa da, konvansiyonun 61. maddesinde sayılan hususlar saklı kalmak kaydıyla, RK dahilindeki herhangi bir savunma ve sorumluluk sınırlamaları taşıyan ve ifa eden için geçerliliklerini korumaya devam ederler¹⁹⁰⁵. Bu hükme göre rotadan ayrılmanın taşıyanın yükümlülüklerine

¹⁹⁰⁰ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.27; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.151; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.189.

¹⁹⁰¹ **Veith/Gräfe/Gebert:** *Ronald Betz-§ 14 Privathaftpflichtversicherung*, Knr.117,124,125.

¹⁹⁰² **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.151.

¹⁹⁰³ RK'da, sınırlama hakkı talep eden kişinin kişisel eylemine veya ihmeline atıfta bulunulur. 'Eylemi ya da ihmali' ifadesi 'kişisel' kelimesinin eklenmesiyle pekiştirilmiştir. Bkz. **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.152.

¹⁹⁰⁴ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.27; **Jeon:** *Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability*, s.152; **Sturley:** *The Rotterdam Rules*, s.173.

¹⁹⁰⁵ **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.196; **Tekin:** *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.164.

aykırılık teşkil edip etmeyeceği sözleşmeye uygulanacak hukuk tarafından belirlenecek olup, sapmanın haksız olduğu tespit edilse bile bu taşıyanı sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yoksun bırakmayacak, taşıyan 61. maddeki şartlar gerçekleştiği takdirde rotadan sapma durumunda sorumluluğunu sınırlandıramayacaktır¹⁹⁰⁶.

RK m.25/5 uyarınca taşıyan ve taşıtan açıkça yüklerin ambarda taşınacağına karar vermişlerse, taşıyan, söz konusu ziya, hasar veya gecikmenin güvertede taşımadan kaynaklanması ölçüsünde, sorumluluk sınırından yararlanma hakkına sahip olmayacaktır¹⁹⁰⁷.

5.7. İç Suyolu Taşımalarında CMNI Uyarınca Sorumluluk

5.7.1. Genel Olarak

CMNI m.16/1 taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu hüküm uyarınca taşıyıcı eşyaya zilyet olduğu andan itibaren eşyaya ilişkin ziya, hasar ve gecikmeden sorumludur. CMNI m.16/2 uyarınca eşyaya ilişkin ziya ve hasar, eşyaların gemiye yüklenmesinden önce veya gemiden boşaltıldıktan sonra gerçekleşmişse taşıyıcının sorumluluğu taşıma sözleşmesine uygulanacak ulusal hukuka tabidir. İlgili hüküm CMNI m.2'ye kıyasla daha özel bir hüküm niteliğinde olup CMNI'nın uygulama alanının sınırlarını belirlemektedir.

5.7.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

CMNI, m.3/3 'de denizyolu ile taşımada taşıyana yüklenmiş eşyayı teslim etme yükümlülüğü iç su yolu taşıyıcısına da yüklenmiştir¹⁹⁰⁸. CMNI uyarınca taşıyıcı geminin denize, yola yüke elverişliliğinden sorumludur¹⁹⁰⁹.

Taşıyıcı eşyaları teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar CMNI uyarınca sorumludur¹⁹¹⁰. Taşıyıcı bu sorumluluktan, CMR m.17/2'de olduğu gibi makul bir taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olayın gerçekleştiğini, CMNI'de m.18/1'de listelenen sorumluluktan kurtulmada özel sebeplerin gerçekleştiğini veya sözleşmeye CMNI m. 25 uyarınca dahil edilen muafiyet hükümlerinin gerçekleştiğini ileri sürerek kurtulabilir. CMNI sorumluluktan kurtulma hallerini CMR ve denizyolu ile eşya taşımaya ilişkin konvansiyonları kombine ederek ihdas etmiştir¹⁹¹¹.

¹⁹⁰⁶ **Baatz/Debattista /Lorenzon/ Tsimplis:** *The Rotterdam Rules*, s.74; **Wilson:** *Carriage of Goods by Sea*, s.236; **Kuyucu:** *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s.114; **Kara:** *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.196.

¹⁹⁰⁷ **Günay:** *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.74.

¹⁹⁰⁸ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.126.

¹⁹⁰⁹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.126.

¹⁹¹⁰ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.126.

¹⁹¹¹ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.127.

Bu açıklamalardan hareketle, CMNI’da düzenlenen sorumluluğun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğunu ifade edebiliriz.

5.7.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

CMNI uyarınca taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu konusunda bir önceki sorumluluğun hukuki niteliğinde ve genel olarak taşıyıcının zıya, hasar ve sorumluluğuna ilişkin vermiş olduğumuz bilgiler geçerlidir. Bu bölümde sadece CMNI özgü durumlara yer vereceğiz.

CMNI uyarınca taşıyıcı eşyaların geç tesliminden doğan zararlardan sorumludur. Ancak CMN m.25/5’e göre, gecikmenin yirmi bir (21) günü geçmesi durumunda taşıyıcı gecikmeden dolayı sorumlu olmayacaktır. Bu durumda eşyanın zayi olduğu kabul edilecektir. CMNI m.25/5 diğer taşıma konvansiyonlarında olduğu gibi bir zıya karinesi öngörmüştür.

5.7.4. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

CMNI’nın “*Taşıma Belgeleri*” başlıklı üçüncü bölümünde taşıma belgesinin içeriği ve niteliği başlıklı 11. madde, taşıma belgelerine konulan ihtirazi kayıtlara ilişkin 12. madde ve konişmentoya dair 13. madde yer almaktadır.

CMNI m.11 uyarınca taşıyıcı iç su yolu taşıması için bir taşıma belgesi düzenleyebilecektir. Taşıyıcı gönderilen tarafından talep edildiği takdirde, taraflar arasındaki anlaşmaya göre eşyaların kendisine teslim edilmesinden veya yüklenmesinden önce taşıma belgesi düzenleyebilecektir¹⁹¹². CMNI uyarınca taşıma belgesinin düzenlenmesi zorunlu olmadığından, düzenlenmemesinin taşıma sözleşmesinin geçerliliğine bir etkisi bulunmamaktadır¹⁹¹³. CMNI m.11/2 uyarınca, taşıma belgesi taşıyıcı, taşıyıcı tarafından yetkilendirilmiş kişi veya iç su yolunda hareket eden aracı kullanan kişi tarafından imzalanır. CMNI m.11/3 uyarınca taşıma belgesi taşıma sözleşmesinin akdedildiğini ve içeriğini ispat etmektedir. Taşıma belgesi taşıyıcının belgede belirtildiği şekilde eşyaları teslim aldığına dair aksi ispatlanabilir bir karine oluşturur.

CMNI m.12 uyarınca taşıma belgesinin ispat gücü taşıyıcı tarafından belgeye konulacak ihtirazi kayıtlarla ortadan kaldırılabilir. Taşıyıcı CMNI m.12/1 uyarınca, eşyaların ölçüsü, ağırlığı, numaraları ile ilgili olarak, gönderenin verdiği bilgilerden şüphe duyuyorsa ve eşyalar üzerinde o anda bu hususları inceleme imkanı yok ise taşıma belgesine ihtirazi kayıt koyabilecektir. Eşyaların paketlenmiş, ambalajlanmış veya herhangi bir koruyucu ile

¹⁹¹² Adıgüzel: MTO, s.345.

¹⁹¹³ Adıgüzel: MTO, s.345

muhafaza altına alınmış olması ve bunlara işaret konulmaması veya konulan işaretlerin açık olmaması durumunda da taşıyıcı taşıma belgesine ihtirazi kayıt koyabilecektir¹⁹¹⁴. CMNI m.12/2 uyarınca, taşıyıcı taşıma belgesine eşyaların görünürdeki hali için herhangi bir ihtirazi kayıt koymazsa, aksini ispat etmediği sürece eşyaları iyi durumda teslim aldığı kabul edilir. Taşınan eşyaların bir konteynere konulmuş olması veya aracın üstüne yüklenirken taşıyıcıdan ya da onun yardımcılarının başka kişilerce üzerinin örtülmesi durumlarında koruyucu konteyner veya örtünün boşaltma yerinde zarar görmediği anlaşıldığı takdirde, var olan zarara taşıyıcının sebep olmadığı kabul edilecektir¹⁹¹⁵.

CMNI m.13 uyarınca taraflar arasında iç su yolu taşımalarında konişmento düzenlenmesi halinde, deniz yolu taşımalarında konişmento için öngörülen kurallar iç su yolu taşımalarında da geçerli olacaktır. CMNI’da konişmentoya yer verilmesinin temel sebebi, denizden iç suya veya iç sudan denize yönelik yapılan taşımaları kıymetli evrak niteliğinde taşıma belgesi ile düzenleme ihtiyacıdır. CMNI m.13/4’e göre, konişmentonun gönderilenin de aralarında bulunduğu üçüncü kişilere devredilmesi durumunda bu kişiler iyiniyetli iseler, CMNI m.11/3 ve m.12/’deki karineler bu kişilere karşı uygulanamayacaktır¹⁹¹⁶.

5.7.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

CMNI m.17 uyarınca taşıyıcı tarafından taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde yardımcılarının hizmetleri kullanıldığında, söz konusu kişilerin bu hizmetleri taşıyıcının emir ve talimatları ışığında yerine getirmesi durumunda, taşıyıcı bu kişilerinin davranışlarından doğan zararlardan sorumludur. Taşıma faaliyeti ile ilgili doğrudan taşıyıcının yardımcılara karşı bir talep ileri sürüldüğünde, bu kişiler taşıyıcının emir talimatları kapsamında hareket ettiklerini ispat ederek taşıyıcının CMNI kapsamında sahip olduğu sorumluluk sınırlarından ve muafiyetlerinden yararlanmaya hak kazanır.

CMNI m.17/2 uyarınca taşımayı gerçekleştirenin CMNI m.4’te belirtilen fiili taşıyıcı olması durumunda, fiili taşıyıcının veya yardımcılarının taşıma faaliyeti sırasındaki davranışlarından doğan zararlardan taşıyıcı sorumlu olacaktır¹⁹¹⁷.

5.7.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması

CMNI taşıyıcının kaçınamayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan zararın meydana gelmesini genel bir sorumluluktan kurtulma hali olarak düzenlemiştir. Bu

¹⁹¹⁴ Adıgüzel: MTO, s.345.

¹⁹¹⁵ Adıgüzel: MTO, s.346.

¹⁹¹⁶ Adıgüzel: MTO, s.347.

¹⁹¹⁷ Adıgüzel: MTO, s.301.

sorumluluktan kurtulma halini daha önce izah ettiğimizden dolayı burada tekrar yer vermeyeceğiz.

Bununla birlikte taşıyıcı CMNI m.18/1'deki istisnalardan birisinin zıya, hasar ya da gecikmeye yol açtığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulabilir. CMNI'deki istisnalar diğer taşıma türlerine ilişkin uluslararası konvansiyonların bir kombinasyonudur. Bu istisnalar; gönderen, gönderilen veya eşyayı boşaltanın fiilleri veya ihmalleri, gönderen, gönderilen ya da onlar adına hareket eden üçüncü kişiler tarafından eşyanın istiflenmesi, yüklenmesi, depolanması ya da boşaltılması, mevzuat gereği veya ticari örf adet ya da teamül gereği veyahut da taraflar arasındaki anlaşma uyarınca eşyaların güvertede veya üstü açık araçta taşınması, eşyanın doğası, eşyaların ambalajlanması veya yetersiz ambalajlanması, eşyalarda işaretleme eksikliği veya yokluğu, kurtarma veya kurtarma teşebbüsleri ve sözleşmede kararlaştırılan talimatlara ve önlemlere uygun bir şekilde canlı hayvan taşınması olarak sayılabilir.

Taşıyıcının sadece zıya veya hasarın bu istisnalardan ileri geldiğini ispatlaması gerekir. Sonrasında talepte bulunanın bu karineyi çürütmesi gerekir. Bunun dışında CMNI sorumluluktan kurtulma sebeplerinin birarada bulunması durumunda nasıl bir yol izleneceğini izah etmemektedir. Kanaatimizce böyle bir durumda seçim hakkı taşıyıcıda olmalı, taşıyıcı her bir sorumluluktan kurtulma sebebine dayanarak sorumluluktan kurtulabilmelidir.

5.7.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

CMNI m.19 uyarınca taşımada meydana gelen tam zıya halinde, eşyanın taşıma sözleşmesine göre teslim yeri ve zamanındaki değeri esas alınmaktadır. Bu değer daha önce ifade ettiğimiz üzere, eşyanın borsa fiyatına göre, borsa fiyatı yoksa piyasa fiyatına göre, her ikisinin de olmaması halinde teslim yerindeki aynı tür ve kalitedeki eşyanın değerine göre belirlenecektir.

CMNI m.20 uyarınca zararın belirlenmesinden sonra, taşıyıcının sorumluluğu paket veya diğer taşıma ünitesi başına 666,67 ÖÇH, eşyanın ağırlığı biliniyorsa kg başına 2 ÖÇH ile sınırlıdır¹⁹¹⁸. Paket veya diğer taşıma birimi konteyner ise ve herhangi bir paketin veya konteynerin konteynerde birleştirildiğine ilişkin bir taşıma belgesi yoksa veya taşıma belgesinde konteynerde taşınan paketlenmiş eşya belirtilmemişse taşıyıcının sorumluluk sınırı konteynerin hangi eşyaları içerdiği bilinmiyorsa 1.500 ÖÇH, içindeki eşyalar biliniyorsa için 25.000 ÖÇH ile sınırlıdır¹⁹¹⁹. Bir konteyner, palet veya benzer bir taşıma biriminde birden fazla eşya ambalajlanmış veya başka bir taşıma biriminde olmak üzere biraraya getirilmiş olsa

¹⁹¹⁸ Jia Jia: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.192-193.

¹⁹¹⁹ Jia Jia: *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.193.

bile, taşıma belgesine bu ambalajlı eşyalar yazılmış ise bunlar ayrı ayrı eşya olarak kabul edilip sorumluluk ona göre belirlenecek, yazılmamış ise böyle bir taşıma birimi tek bir ünite kabul edilecektir.

Bu sorumluluk sınırları mutlak değildir. Eşyaların değeri ve taşıma araçlarının niteliği taşıma belgesinde açıkça belirtilmişse ve taşıyıcı bu duruma karşı çıkmamışsa veya tarafların daha yüksek sorumluluk sınırlarını açıkça kabul ettiği durumlarda, yukarıda belirtilen sorumluluk sınırı geçerli olmayacaktır¹⁹²⁰. Bununla birlikte, CMNI, taşıyıcıdan, fiili taşıyıcıdan ve taşıyıcının yardımcılarından ve temsilcilerinden aynı kayıp için geri kazanılabilir tazminat miktarlarının toplamının, CMNI m.20’de öngörülen sorumluluk sınırlarını aşmayacağını açıkça belirtmektedir.

Zıya ve hasar dışında gecikmeden doğan zararlardan dolayı taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması noktasında CMNI’de açık bir hüküm olmamakla birlikte, gecikme durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun taşıma ücretini aşamayacağını söyleyebiliriz¹⁹²¹. Böyle bir durumda sorumluluk sınırı taşıma ücretinin indirilmesi şeklinde belirlenmektedir. Nitekim CMNI m.25/5 gecikme halindeki zararlarda tazminat ödenmeyeceğini, sadece gecikmenin 21 günü aşması durumunda zıya karanesinin işletilip eşyanın zayi olacağı kabul edileceğini belirterek taşıyıcının tazminat ödeyeceğini hüküm altına almaktadır. Bu durumda CMNI m.20/3 uyarınca taşıma ücretinin indirilmesi değil, zıya ilişkin tazminat ödenmesi söz konusudur.

5.7.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

CMNI m.21 uyarınca taşıyıcı, yardımcıları veya fiili taşıyıcı, eğer kendisinin bir eylem veya ihmalinden zararın meydana geldiği ispat edilirse veya böyle bir zarara neden olma niyetiyle ya da pervasızca ve bu tür bir zararın ortaya çıkabileceğini bilerek hareket ederlerse, CMNI tarafından sağlanan sorumluluklarını sınırlama hakkını kaybederler. CMNI diğer taşıma konvansiyonlarında olduğu gibi kast ve kasta eşdeğer kusuru taşıyıcının sorumluluğunu sınırlama hakkın kaybetmesine yol açan bir sebep olarak düzenlemiştir.

5.8. Karayolu Taşımalarında CMR Uyarınca Sorumluluk

5.8.1. Genel Olarak

CMR’de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler daha önce ifade ettiğimiz üzere CIM esas alınarak hazırlanmıştır. CMR’de yer alan sorumlulukla ilgili tüm hükümler bağlayıcı

¹⁹²⁰ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.193.

¹⁹²¹ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.193.

niteliktedir. CMR düzenlemelerini doğrudan veya dolaylı olarak ortadan kaldıran taraflar arasındaki sözleşmeler veya devletlerarası anlaşmalar ve CMR hükümlerine aykırı olarak sorumluluğu azaltan veya artıran veya zamanaşımı sürelerini uzatan taraflar arasındaki sözleşme hükümleri CMR m.41 uyarınca hükümsüz sayılacaktır¹⁹²².

CMR’de, taşıma sözleşmesinin diğer tarafı olan gönderen ve ilgilisi gönderilenin sorumluluğu ile ilgili hükümlere belirli hallerle sınırlı olmak üzere yer verilir. Taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğuna yoğunlaşmıştır. CMR’deki sorumluluk taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğudur. Taşıyıcının sorumluluğu, taşıma sözleşmesinden doğan borçların tam ve gereği gibi ifa edilmemesi durumunda söz konusu olmaktadır. Akdi ilişkilerde, akitten doğan sorumluluğa dayanılarak dava açılabilirliği gibi, şartları gerçekleşmiş ise haksız fiil hükümlerine dayanılarak da dava açılabilir¹⁹²³. Haksız fiil sorumluluğu çalışmamız kapsamında olmadığı için bu bahse değinilmeyecektir.

Bununla birlikte, CMR ile getirilen sorumluluğun hukuki niteliği, esasları, sorumluluktan kurtulma hallerinin varlığının farklı bir sorumluluk türü oluşturup oluşturmadığı konusunda doktrinde görüş ayrılıkları vardır. Bunun temel sebebi CMR’nin maddelerindeki sorumluluğu izah şeklidir. CMR’nin bu yönü Ulster Swift ve Taunton davasında, “*bu üsluptaki ve maddelerdeki karmaşıklık ulaşacağımız yere kolay veya engebesiz bir yol sağlamamaktadır*” ifadesiyle anlatılmıştır¹⁹²⁴.

5.8.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

CMR m.17 taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen temel hükümdür. Buna göre taşıyıcı eşyalara ilişkin zıya, hasar ve gecikmeden sorumludur. Bununla birlikte taşıyıcı CMR

¹⁹²² **Kaya;** *Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları I*, s.320; “*Taşımacının sorumluluğunu hafifleten sözleşme koşulları, CMR’nin “Sözleşmeye Aykırı Koşulların Hükümsüzlüğü” başlıklı 41’inci maddesi karşısında, gönderen- taşıtan ile taşımacı arasındaki hukuki ilişki bakımından hükümsüzdür. Bu hüküm emredici bir hüküm olup, buna benzer hükümler, yurt içi taşıma bakımından TTK’nın 766’ıncı, havayolu ile uluslararası taşıma bakımından Varşova Sözleşmesi’nin 32’inci maddesinde yer almıştır. CMR’nin 41’inci maddesinde 40’ıncı madde hükümleri saklı tutulmuş olup, 40’ıncı madde ile taşımacıların kendi arasında yapacakları sözleşme bakımından, 37ve 38’inci maddelerdeki haller dışında tam bir serbesti getirilmiştir. Diğer bir anlatımla, gönderen taşıtan ile taşımacı arasındaki taşıma sözleşmesi bakımından CMR hükümleri sözleşme serbestisi getirmemiş, CMR’nin hükümlerini doğrudan doğruya ve dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul, anlaşma, kayıt hükümsüz sayılmıştır. (Y.11. HD. 09.07.2007- E.7807/ K.10599)’’ bkz. **Eriş;** *Taşıma Hukuku*, s.245; “*Dava konusu taşımanın CMR’ye tabi tutulması nedeniyle uyumsuzluğa, anılan hükümlerinin uygulanmasının zorunlu bulunmasına, buna göre gecikme veya başka bir nedenle eşyada meydana gelecek zarar halinde kararlaştırılan cezai şart anılan CMR’nin 41’inci maddesi hükmünce geçersiz bulunmasına göre cezai şartın karşılığının taşıyıcı tarafından istenmesi mümkün değildir. (Y.11. HD. 09.02.2012- E.10358 /K.1671)’’ bkz. **Eriş;** *Taşıma Hukuku*, s.265;**

¹⁹²³ Bu durum da CMR m.41’in haksız fiile ilişkin taleplerde geçerli olup olmayacağı gündeme gelebilir. Talepte bulunan sözleşmenin tarafı ise, sözleşmede tarafların amacı ve iradeleri sorumsuzluk hükümlerinin uygulanmasını gerektiriyorsa, haksız fiil sorumluluğu da ortadan kalkmakta veya sınırlanmakta, talepte bulunan kişi taşıma sözleşmesine taraf değilse, bu kişinin açık veya örtülü olarak rızası olmadıkça kendisine karşı bu sorumsuzluk kayıtlarının bağlayıcı olduğu kabul edilmemektedir Bkz. **Yavaş;** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.89-90.

¹⁹²⁴ Lloyd’s Law Reports, [1977] 1 Lloyd’s Rep. 346, Lloyd’s Law Reports, [1975] 2 Lloyd’s Rep. 502.

m.17/4'te yer alan özel sebeplerin varlığını veya CMR 17/2'deki genel sebeplerin varlığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. CMR TTK'da ve HGB'de gecikmeden doğan sorumluluğa uygulanabileceği kabul edilen m.17/4'te yer alan özel sebeplerin sadece zıya ve hasardan doğan sorumluluk için geçerli olduğunu ifade etmiştir. Ancak CMR m. 17/2'de belirtilen genel sebepler zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğa uygulanabilecek olduğundan sorumluluğun her üç halde de aynı hukuki temele dayandığını ifade edebiliriz.

CMR uyarınca taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği konusunda doktrinde iki farklı görüş bulunmaktadır.

Bu görüşlerden ilki sorumluluğun ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğunu iddia etmektedir¹⁹²⁵. Bunun gerekçesi olarak da CMR m.17/2'deki taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olayla ilgili en üst düzeyde özen gösterdiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulma halini ileri sürmektedir¹⁹²⁶. Kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay JJ Silber Ltd and Others -Islander Trucking Ltd davasında da “*azami özenle bile kaçınamayacağı olay*” şeklinde ifade edilmiştir¹⁹²⁷. Bu görüşü savunanlara göre taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf edebilmek için en yüksek özeni gösterdiğini ispat etmesi demek taşıyıcının kusurunun bulunduğu, ancak kusurunun olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulmasının mümkün olduğu anlamına gelmektedir¹⁹²⁸. Bu görüşe göre taşıyıcının kusur sorumluluğu ispat yükü ters çevrilmiş bir kusur sorumluluğudur. Taşıyıcının sorumlu olduğunu iddia edenler bu durumu ispat etmemekte, taşıyıcı kendisinin sorumlu olmadığını ispat etmektedir.

Bu görüşe göre, CMR m.17/3'te *Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.*” olarak düzenlenen sorumluluk kusursuz sorumluluktur ve özen borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğunun istisnası niteliğindedir¹⁹²⁹. Çünkü bu durumda taşıyıcı hiçbir şekilde araçtaki bir eksikliğe ya da kusura dayanmamakta,

¹⁹²⁵ **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.87; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.126-127; **Can:** *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, s.89-90; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.95-96.

¹⁹²⁶ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.127.

¹⁹²⁷ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.113; Azami özen bu davada, “Hukuk sınırları içerisinde ne kadar aşırı olursa olsun akla gelen her türlü tedbiri almak ile o zamanki uygulamalara göre makul hareket etme ötesinde başka bir şey yapmama yükümlülüğü arası” olarak ifade edilmiştir. Zarara yol açan olaylardan kaçınmak için mevcut olan tüm araçları kullanmak olarak ifade edilebilir. Bkz. **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.154-155.

¹⁹²⁸ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.96-97; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.87; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s.126-127.

¹⁹²⁹ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.97; **Kaya:** *Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları I*, s.324.

kaçınamayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği durum eğer araçtaki bir noksanlık ise, kusursuz olarak sorumlu tutulmaktadır¹⁹³⁰.

Doktrindeki genel kabul gören ikinci görüşe göre, taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış kusursuz sorumluluktur¹⁹³¹. Bu görüşü savunanlar da CMR m.17/2'yi esas almışlar ancak, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesi ve tedbiri almasının onun kusurlu olup olmadığını ortaya koymak için değil, kendisine tanınan sorumsuzluk hükmünden faydalanabilmesi için gerekli olduğunu ifade etmişlerdir¹⁹³². CMR uyarınca taşıyıcı zıya, hasar veya gecikmeden kaynaklanan sorumluluktan kurtulabilmek için, zararın meydana gelmesinde kusurun olmadığını değil, CMR m.17/2 ve CMR m.17/4'teki hallerden birisinin gerçekleştiğini ispatlamalıdır¹⁹³³.

Kanaatimizce taşıyıcının sorumluluğunun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olarak kabul edilmesi daha yerinde olacaktır¹⁹³⁴. Sorumluluğun hukuki niteliğinin belirlenmesinin, taşıyıcı zararın CMR m.17/2'deki sebeplerin birisinden ileri geldiğini veya CMR m.17/f.4'te sayılmış olan özel hallerden birisinden kaynaklanmış olabileceğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabildiğinden pratikte bir önemi yoktur. Ancak teorik olarak kusur kavramı ile özen yükümlülüğünün farkının izah edilmesi bu kavramların birbirinin yerine kullanılmasını önlemek adına önemlidir.

5.8.3. Multimodal Taşıma Operatörünün Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

5.8.3.1. Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluk

Taşıyıcının zıya ve hasardan sorumlu olduğu süre CMR m.17/1 ile düzenlenmektedir. Bu maddede taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan, teslim ettiği ana kadar, bunların kısmen veya tamamen zıyaından ve bunlar üzerinde doğacak hasardan sorumlu olduğu ifade

¹⁹³⁰ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.97.

¹⁹³¹ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu* s.44; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.45-46; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.97; **İmrak:** *Karayolu Taşımacılığında CMR'ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.29-31.

¹⁹³² **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.97; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.47; **Kaya:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.249; **Kaya:** *Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları I*, s.325.

¹⁹³³ **Şamlı:** *Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.17.

¹⁹³⁴ **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu* s.44; **Kaya:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.254; **Yetiş Şamlı:** *Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.17.

edilmektedir¹⁹³⁵. Taşıyıcının ziya veya hasardan sorumlu olabilmesi için ziya ve hasarın eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı zaman ile teslim edildiği zaman arasında meydana gelmesi zorunlu olmayıp, zararı doğuran olayın sorumlu olunan süre içerisinde gerçekleşmesi gerekmektedir¹⁹³⁶. Eşyalar gönderenin gözetiminden taşıyıcının gözetimine geçtiklerinde ve taşıma sözleşmesi kapsamında mevcut yükümlülüğün yerine getirilmesi için taşıyıcının kendisi veya görevlileri veya acenteleri, taşıma amacıyla eşyalara doğrudan veya dolaylı olarak sahip olduklarında¹⁹³⁷, eşyalar devralınmış sayılacaktır¹⁹³⁸. Zilyetliği devralmanın yasal dayanağı bir taşıma sözleşmesi değil de başka bir sözleşme ise, eşyaların taşıma için devralınmadığı kabul edilecektir¹⁹³⁹. Taşıyıcının sorumluluğu da eşyanın teslimi olarak niteleyeceğimiz taşıyıcının eşya üzerindeki zilyetliğini sözleşmede veya gönderenin talimatlarında belirlenen CMR m.15/2 uyarınca eşyayı teslim alma yetki ve iradesi olan gönderilene devretmesiyle sona erer¹⁹⁴⁰. Burada önemli olan bir husus, CMR'deki, sorumluluğa ilişkin kurallar sadece eşyaların devralınması ve teslim edilmesi arasında meydana gelen ziya, hasar veya gecikme için geçerlidir. Eşyalar devralınmadan önce ve teslim edildikten sonra CMR uygulanmaz¹⁹⁴¹.

CMR eşyayı taşıma aracına kimin yükleyeceğine dair bir hüküm içermez¹⁹⁴². Taşıma sözleşmesinde de yüklemenin kim tarafından yapılacağına dair hüküm bulunmazsa bu işlemin karayolu taşıma sözleşmesinin bir parçası olmayan yan hizmet olarak değerlendirilip yükleme sona erene kadar taşıyıcının sorumluluk süresi başlamayacağı kabul edilebileceği gibi, yüklemenin taşıma sözleşmesinin bir parçası olarak taşıyıcının sorumluluğunda olduğu kabul

¹⁹³⁵ **Ferrari, Franco/Kieninger, Eva-Maria/Mankowski, Peter:** *Internationales Vertragsrecht CMR Art. 17* (Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 17), 3.Auflage, CH. BECK, München, 2018, Knr.16; **Ramming:** *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport§ 2 Huckepack-Beförderungen: Art. 2 CMR*, Knr.2; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.183-185; **Değirmenci:** *Multimodal İşletici*, s.184; **Arkan:** *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.46-47; **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.239; “Taşınacak eşya yönünden, CMR’nin 17’inci maddesine göre, taşıyıcının sorumluluğu, yükün kendisine teslimi ile başlar. Taşıyıcının malı teslim alması için malın taşıyıcının hâkimiyeti ve kontrolü altına girmesi gerekmektedir. (Y. 11. HD. 30.05.2014- E. 4299 / K.10141)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.396.

¹⁹³⁶ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s. 105; **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.279; **Aydın:** *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, s.35; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.131.

¹⁹³⁷ **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 17*, Knr.20-24.

¹⁹³⁸ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.73; **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.181.

¹⁹³⁹ **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 17*, Knr.17.

¹⁹⁴⁰ **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 17*, Knr.25-31; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.104.

¹⁹⁴¹ Bu durumda, sözleşme hükümleri veya ilgili ulusal yasa geçerlidir.

¹⁹⁴² **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.75.

edilebilir¹⁹⁴³. Kanaatimizce burada sözleşme belirleyici olacaktır¹⁹⁴⁴. Sözleşmede yüklemeyi kimin yapacağını belirtiyorsa o kişi yüklemeyi gerçekleştirecektir.

Sözleşmede bu yönde bir düzenleme yoksa, bu boşluk taşıma sözleşmesinin akdedildiği yer veya yüklemenin yapılacağı yer hukukuna göre tespit edilebilecektir. Bu durumda Türk hukuku uygulanacak ise TTK uyarınca yükleme işlemini gönderen gerçekleştirecektir¹⁹⁴⁵. Taşıma sözleşmelerinde yüklemenin kim tarafından yapılacağına ve yükleme ile ilgili sorumluluğun kimde olacağına ilişkin hükümlerin sözleşmede olmaması halinde taşıyıcının yükleme ile ilgili basiretli bir şekilde hareket ettiği ve bu işlem için yeterince tecrübeli olduğu var sayılıp yükleme işini yerine getireceği kabul edilmektedir¹⁹⁴⁶. Ancak kanaatimizce bu durumda ulusal hukuk düzenlerinde de herhangi bir hüküm yer almıyorsa, taraf iradeleri, ticari örf ve adet veya teamül ve somut olayın şartları dikkate alınarak yüklemenin kime ait olduğu belirlenmelidir.

Yükleme gönderene ait ise gönderen taşıma işlemi başlayana kadar taşıyıcının bu yöndeki talep ve uyarılarını dikkate almalı ve yerine getirmelidir. Talepler yerine getirilmediği takdirde taşıyıcı taşıma işleminin ifasına başlamayacağı gibi CMR m. 8/2 gereğince ihtirazi kayıtlarını sevk mektubuna yazarak taşıma işlemini yerine getirebilecektir. Sevk mektubuna bir ihtirazi kayıt konulmadan veya gönderen uyarılmadan gerçekleştirilen taşıma işlemi neticesinde meydana gelen zarardan taşıyıcı sorumlu olacaktır.

CMR’de açık bir şekilde boşaltmanın kimin sorumluluğunda yapılacağına dair bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda, boşaltmanın yapılacağı yer hukuku uygulanacaktır. Uygulanacak hukuk Türk hukuku ise TTK m.863 uyarınca boşaltmayı gönderen yapacaktır.

Eşyayı gönderilenin teslim almaktan kaçınması halinde ise taşıyıcı CMR m.15 gereğince bu durumu gönderene bildirecek ve onun makul bir zaman diliminde gelmesi beklenen talimatlarına uygun hareket edecektir. Bu zaman dilimi içerisinde bir talimatın gelmemesi durumunda taşıyıcı eşyayı tasarruf sahibi adına boşaltarak sorumluluğunu sona erdirecektir¹⁹⁴⁷.

¹⁹⁴³ **Hoeks:** *Multimodal Transport Law*, s.181; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.73-74; “CMR belgesinde yükleme ve istifleden kaynaklanacak zararlardan, taşıyıcının sorumlu olmayacağına ilişkin açıklama yapılmış bulunması ve hasarın istifleme hatasından kaynaklandığının tespiti karşısında, CMR hükümleri çerçevesinde değerlendirme yapılmalıdır. (Y.11.HD. 15.11.2012- E. 11268 / K.18324) ” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.264.

¹⁹⁴⁴ Aynı yönde bkz. **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.73; **Nikaki** “Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?” s.92-93.

¹⁹⁴⁵ “Davacı, hatalı yükleme sonucu oluşan yangın nedeniyle hasar meydana geldiğini ve davalı taşıtanın olayda kusurlu olduğunu iddia etmiştir. Davalıya ait forklift aracının aküsünün kutup başlarının takılı vaziyette araca yüklenmesi ve seyir halinde iken sarsıntı ve benzeri nedenlerle oluşan kısa devre sonucu forklifte yangın çıktığı, bu durumda asıl kusurlunun taşıtan olduğu... (Y.11. HD. 11.03.2014- E.2012 / K.4882) ” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.398.

¹⁹⁴⁶ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.75.

¹⁹⁴⁷ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.115, 120.

CMR m.12/5-a kapsamında, eşyalarının gönderilen tarafın istenmemesi dışındaki nedenlerden dolayı teslimi söz konusu olamıyorsa, gönderen sevk mektubunun ilk nüshasını ibraz etmek koşuluyla eşya üzerinde hak kazanabilecektir. Söz konusu durumlarda sorumluluğun ortadan kalkması talimatlara göre şekillenecektir¹⁹⁴⁸.

CMR m. 16 uyarınca gönderene ulaşılamaması veya eşyanın çabuk bozulabilecek nitelikte olması hallerinde taşıyıcı eşyayı koruma borcunu gözeterek mahkemeye başvuracaktır. Bu durumda eşyayı üçüncü kişiye tevdi edebileceği gibi boşaltıp satışını gerçekleştirebilir veya kendi deposunda muhafaza edebilir¹⁹⁴⁹.

Aktarma ve depolama gibi işlemler, bu işlemler karayoluyla taşıma uyarınca gerçekleştiriliyorsa CMR bu işlemlere de uygulanacaktır. Aktarmanın yapılacağı araç bir karayolu aracı olduğu sürece taşıma aracının başka bir araçla değiştirilmesi mümkündür¹⁹⁵⁰

CMR m.17/1 taşıyanın sorumluluğunu tam ziya, kısmi ziya, hasar ve gecikme olarak dört adımda ele almıştır¹⁹⁵¹. CMR’de tam ve kısmi ziya kavramı açıklanmadığından ziya ve hasar ile ilgili yaptığımız açıklamalar CMR’de de geçerli olacaktır. Kısmi ziya, taşıyıcı tarafından devralınan eşyalar kararlaştırılan varış noktasına teslim edilenden daha az miktarda, ağırlıkta veya bir hacimde teslim edildiğinde meydana gelir¹⁹⁵². Bu durum taşıma sözleşmesinde veya sevk mektubunda yer almalıdır. Eşyanın zıyayının tam ya da kısmi olarak ayrılması ödenecek tazminat bakımından önemlidir. CMR m. 23 ve m. 25 tam ve kısmi ziya hallerinde ödenecek tazminatın miktarını farklı olarak düzenlemekle birlikte m. 32 ise bu taleplere ilişkin zamanaşımı sürelerinin başlangıçlarını farklı olarak ele almaktadır. Eşyanın zıyayı halinin tam zıyamı yoksa kısmi zıyamı olup olmadığının tespitinde eşyanın bizatihi

¹⁹⁴⁸ **Aydın:** *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, s.47-48.

¹⁹⁴⁹ **Kaya:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.245; “...Eşyanın çabuk bozulan cinsten olması veya durumu böyle bir tedbiri haklı gösteriyorsa veya depolama giderleri eşyanın değerine oranla aşırı ise taşıyıcı tasarruf hakkı sahibinden talimat beklemeksizin eşyayı satabilir. Taşıyıcı, hak sahibinden talimat istemesine rağmen, makul süre içinde üstesinden gelebileceği aksine bir talimat almadığı takdirde, yine eşyayı satma yolunu tercih edebilir. Satıştan elde edilecek gelirden önce yüke ait giderler çıkarılır. Geriye kalan miktar ise hak sahibine ödenir. Satış sonucu elde edilen gelir yük için yapılan giderleri karşılamaz ise taşıyıcı hak sahibinden aradaki farkı talep edebilir. Yukarıda anlatılan hususlar karşısında somut olayın değerlendirilmesine gelince, dava konusu olay incelendiğinde; davalı taşıyanın 16.08.2012 tarihinde teslim aldığı emtiayı, gönderilenin iflası, bakiye vesaikin ödenmemesi nedeniyle alıcıya teslim etmediği ve acentesinin deposuna teslim ettiği ve bu durumu davacıya bildirdiği anlaşılmaktadır. Davalı tarafından taşınan emtianın, davalının yurtdışı acentesinin deposunda olduğu, bu durumun davacıya bildirildiği gerçeği karşısında, vesaik ödemedi emtianın alıcıya teslim edildiğinden bahsedilmesi mümkün değildir. Ayrıca, eşyanın niteliği, depolama giderleri karşısında, taşıyıcının eşyayı satması gerektiği de söylenemez. Davalının eşyayı, teslim engeli üzerine, CMR. m. 16/II uyarınca acentesinin deposuna boşaltılması ile taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu sona ereceğinden, davanın reddi yerine kısmen kabulüne karar verilmesi doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir...”. Yarg. 11. H.D., E: 2016/611 K: 2017/4087, K.T.:07.07.2017, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-611-k-2017-4087-t-07-07-2017/2890476/>, (E.T: 01.09.2021).

¹⁹⁵⁰ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.78.

¹⁹⁵¹ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.43.

¹⁹⁵² **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.43.

kendisi esas alınmalıdır¹⁹⁵³. CMR uyarınca, hasar kısmi zıya ile eş anlamlı değildir. Hasar, eşyanın durumu ile ilgilidir, kısmi zıya ise eşyaların ağırlığını, miktarını veya hacmini ifade eder. Zıya bu nedenle eşyalar artık kısmen veya tamamen teslim edilemiyorsa varsayılabilir¹⁹⁵⁴. Aksi takdirde hasar oluşmuş varsayılır.

CMR m.20/1 kesin bir zıya karanesi öngörmüştür. Buna göre taraflarca taşıma süresi belirlenmişse bu sürenin bitiminden sonraki otuz gün, eğer süre tespit edilmemişse taşıyıcının eşyayı teslim almasından sonraki altmış günlük süre içerisinde taşıyıcı eşyayı teslim etmek durumundadır¹⁹⁵⁵. Bu sürelerin aşılması halinde eşyanın zayi olduğu kabul edilecektir¹⁹⁵⁶. Eğer eşya, hak sahibine tazminatın ödenmesinden sonraki bir yıl içerisinde bulunmuşsa, hak sahibi bu durumun kendisine bildirilmesini yazılı olarak isteyebilir¹⁹⁵⁷. Zıya nedeniyle ödenmiş tazminatın ve sevk mektubunda gösterilen taşıma ücretinin, eşyaların bulunduğu dair haberin gelmesinden itibaren otuz gün içinde iade edilmesiyle hak sahibi eşyaların teslimini talep edebilir¹⁹⁵⁸. CMR m.20/3 uyarınca hak sahibi eşyanın geç tesliminden kaynaklanan zararların tazmin edilmesini de isteyebilir¹⁹⁵⁹.

5.8.3.2. Gecikmeden Doğan Sorumluluk

Taşıma sözleşmesinin tarafları taşıyıcının eşyaları belirli bir tarihe kadar veya belirli bir süre içinde teslim etmesini kararlaştırabilirler. Kararlaştırılan bu sürenin ispat edilmesi herhangi bir şekle tabi olmayıp, sevk mektubunda da belirtilmesi gerekmez¹⁹⁶⁰. Kararlaştırılan bir teslim süresinin olmaması durumunda, taşıma CMR m.19 uyarınca parçalı eşyalarda tüm eşyayı biraraya getirmek için gerekli olan zaman dikkate alınarak “*gayretli bir taşımacının*” ihtiyacı olan makul süre içerisinde gerçekleştirilmelidir¹⁹⁶¹. Makul sürenin tespitinde her somut olay açısından taşımanın koşulları dikkate alınmalıdır¹⁹⁶². Genel olarak,

¹⁹⁵³ **Arkan**: “*Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu*”, s.55.

¹⁹⁵⁴ **Ferrari/Kieninger/Mankowski**: *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 17*, Knr.13,14,15.

¹⁹⁵⁵ **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.44.

¹⁹⁵⁶ **Ferrari/Kieninger/Mankowski**: *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 17*, Knr. 9,10,11.

¹⁹⁵⁷ **Varol**: *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.35.

¹⁹⁵⁸ **Varol**: *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.35.

¹⁹⁵⁹ **Varol**: *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.35.

¹⁹⁶⁰ **Arkan**: “*Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri –TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme*”, s. 408; **Karan**: *CMR Şerhi*, s.520; **Colebunders**: *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.44.

¹⁹⁶¹ CMR’nin Resmî Gazete’de yayınlanan çevirisinde “gayretli bir taşımacı” ifadesini “basiretli bir taşıyıcı” şeklinde değerlendirilmesi yönündeki görüş için bkz. **Aydın**: *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, s.102.

¹⁹⁶² **Şamlı**: *Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.12; **Aydın**: *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, s.102; ...taşıyanın davalı taşıtına ait emtiayı

taşıyıcı eşyayı zamanında teslim edebilmek için makul bir şekilde yapılabilecek her şeyi yapmakla yükümlüdür. Teslim süresinin aşılması, zıya ve hasara ek olarak bağımsız bir sorumluluk nedeni olup taşıyıcı gecikme durumunda gecikmeden doğan bir zarar olursa sorumlu olacaktır¹⁹⁶³. Taşıyıcının, gecikmeden sorumlu olabilmesi için zararın gecikme sebebinden doğmuş olması gerekmektedir¹⁹⁶⁴. Gecikmeden doğan zararlar zıya ve hasarın birlikte gerçekleşmesi durumunda ise, taşıyıcı hem bu zarardan hem de zıya ve hasardan sorumlu olacaktır.

5.8.4. Düzenlenen Taşıma Belgesinin Sorumluluğa Etkisi

CMR’de uluslararası karayolu taşımacılığı için öngörülen taşıma belgesinden sevk mektubu olarak bahsedilmiştir¹⁹⁶⁵. Buna göre sevk mektubu CMR’ye tabi bir taşıma sözleşmesini teyit ve tevsik eden, hangi eşyanın taşıyıcı tarafından teslim edildiğini gösteren bir belgedir¹⁹⁶⁶.

CMR m.6’nın öngördüğü içeriği taşımak şartıyla, sözleşme tarafları diledikleri şekilde sevk mektubu düzenleyebilirler. CMR m.6 sevk mektubunda olması gereken kayıtları zorunlu kayıtlar ve ihtiyari kayıtlar olarak ikiye ayırmış ve burada ihtiyari kayıtları esasen her taşımanın özelliğine göre eklenebilecek hususlar olarak ortaya koymuştur¹⁹⁶⁷.

CMR m.4 uyarınca sevk mektubunun düzenlenmesi zorunlu olmadığından, sevk mektubunun olmaması, hatalı düzenlenmesi ve sonradan kaybolması taşıma sözleşmesinin varlığına etki etmeyecektir¹⁹⁶⁸. Bununla birlikte taraflar sevk mektubuna bağlanarak bir taşıma sözleşmesi yapılabilecektir¹⁹⁶⁹.

11/02/2011 tarihinde ...’dan teslim alıp İngiltere’ye taşıyarak 24/02/2011 tarihinde gönderilene teslim ettiği, taşıma süresinin taraflar arasında kararlaştırılmadığı, Uluslararası Nakliyeciler Derneği’nden alınan yazıya göre makul taşıma süresinin ortalama 21 gün olduğu, buna göre davacının emtiayı geç teslim etmediği...” Yarg. 11. H.D., E:2014/13059, K:2014/19665, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2018-2896-k-2019-7686-t-02-12-2019/3553870/> (E.T: 12.05.2020)

¹⁹⁶³ **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 17, Knr.32, 33.

¹⁹⁶⁴ **Erdil:** CMR Konvansiyonu, s.244.

¹⁹⁶⁵ Doktrinde sevk mektubu ifadesinin bu belgeye kıymetli evrak vasfını atfetmemek adına, CMR’nin tercümesinde kullanıldığını belirtilmiştir. Bkz. **Aras:** CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, s.238; Bununla birlikte, sevk mektubu ifadesinin yasa koyucunun tercümedeki özensizliğinden kaynaklandığını belirten görüşler de vardır. Bkz. **Adıgüzel, Burak:** Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri ve Senetlerin Taşıyıcının Sorumluluğunda Etkileri (Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri) , EÜHFD, C. IV, S. 1, 2009, s.87. Çalışmamızda kavram karmaşasının önüne geçmek adına tercümedeki sevk mektubu ifadesini kullanacağız.

¹⁹⁶⁶ **Karan:** CMR Şerhi, s.122; “ Karayolu taşıması için CMR belgesi düzenlenmiş olmasına göre, oluşan hasar için TTK hükümleri uygulanamaz. (Y. 11. HD. 06.02.2015- E.16425 / K.1380)” bkz. **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.503.

¹⁹⁶⁷ **Adıgüzel:** Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri, s.88.

¹⁹⁶⁸ **Karan:** CMR Şerhi, s.122; **De Wit:** Multimodal Transport, s.93.

¹⁹⁶⁹ “Dava konusu lazer kesim makinesinin davalı tarafça Almanya’dan Türkiye’ye taşıma işleminin yapıldığı, bu kapsamda taraflarca CMR belgesinin düzenlendiği anlaşılmaktadır. Bu hali ile davaya konu uyumsuzluğa uygulanacak mevzuat CMR Konvansiyonu hükümleri olup, mahkemece bu husus değerlendirilmeksizin uyumsuzluğun, olayda uygulama yeri bulunmayan TTK hükümleri ile çözümlenmeye çalışılması doğru

Sevk mektubunu kimin düzenleyeceğine dair bir hüküm yoktur. Bu sebeple gönderen veya taşıyıcıdan biri tarafından düzenlenebilecektir¹⁹⁷⁰. CMR m.5 uyarınca sevk mektubu üç nüsha biçiminde tanzim edilecek ve bunlar gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Taşıyıcının imzasının bulunması TTK m.856'da gönderenin talebine bağlı iken, CMR kapsamında zorunludur. Bununla birlikte, yalnızca bir tarafın imzasının bulunduğu sevk mektubu imzası bulunan tarafı kendi taahhüdü çerçevesinde bağlamaya devam edecektir¹⁹⁷¹.

Sevk mektubunun bir nüshası gönderende kalmakta, bir nüshası taşınan eşyalarla birlikte yola çıkmakta, son nüsha ise taşıyıcıda kalmaktadır¹⁹⁷².

CMR' de sevk mektubunun bir ispat varakası olduğu dolaylı olarak ifade edilmiş, sevk mektubuna kıymetli evrak niteliği tanınmamıştır¹⁹⁷³.

CMR m.9/1'e göre, sevk mektubu sözleşmenin varlığına, sözleşmenin şartlarına ve eşyaların taşıyıcı tarafından kabul edildiğine dair bir karine teşkil eder¹⁹⁷⁴. CMR m.9/1'de sevk mektubu ilk olarak taşıma sözleşmesinin akdedildiğini ispat etmektedir. İkinci olarak taraflar CMR m.6 uyarınca CMR'de bulunması gerekli zorunlu kayıtların dışında ihtiyari hususları hususları da senede şerh düşebilmektedirler. İşte bu durumda bu kayıtlar esas alınacak, bu kayıtların doğru olmadığını iddia eden kişi ispat etmek durumunda kalacaktır. Son olarak sevk mektubu eşyaların teslim alındığına dair karine niteliği taşımaktadır. CMR m.17'ye göre taşıyıcının eşyaların zıya ve hasar ile gecikmesinden doğan sorumluluğu, eşyaları taşınmak üzere teslim aldığı tarihten itibaren başlamaktadır. Eşyaların teslim alındığı tarihten itibaren belli bir sürede teslim edilmemesi halinde zayi olduğu, hasara uğradığı ya da gecikme zararının ortaya çıktığı kabul edilecektir¹⁹⁷⁵.

CMR m.9/2 uyarınca, taşıyıcı 8.maddede öngörülen ihtirazî bir kayıt koymadıkça, aksi ispat edilinceye kadar kendisi tarafından teslim alındığı anda eşyanın ve ambalajının dış görünüşü itibariyle iyi durumda olduğu ve taşınan paketlerin sayısı, üzerindeki işaret ve

görülmemiştir. (Y. 11. HD. 06.02.205-E. 16425/K.1380)'' Bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.39; **Adıgüzel:** *Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri*, s.88.

¹⁹⁷⁰ **Adıgüzel:** *Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri*, s.89.

¹⁹⁷¹ **Karan:** *CMR Şerhi*, s.128.

¹⁹⁷² “ Uyuşmazlığa CMR hükümlerinin uygulanması karşısında davalı taşıyıcının varma yerinde makbuz mukabilinde sevk mektubunun 2'inci nüshası ile malları alıcıya teslim etmesi gerektiği bu şekilde yapılan bir teslim bulunmadığı takdirde taşıyıcının sorumluluğu devam eder. (Y.11.HD., 12.02.2001, E.2000/ 10203, K.2001 /1143)'' bkz. **Lale:** *Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, s.140.

¹⁹⁷³ **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s.68.

¹⁹⁷⁴ *Davacı tarafından taşımaya ilişkin başkaca bir CMR senedi sunulmamış ise de, CMR senedi sadece malların belirtilen sayı ve koşullarda taşıyıcı tarafından teslim alındığını gösteren bir karine niteliğindedir. CMR senedinin düzenlenmemesi durumunda taşımının diğer delillerle kanıtlanması halinde kayıp ve hasar sebebiyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilmesi de mümkündür.” Y. 11. HD., E: 2014/4944 K: 2014/10940 K.T: 09.06.2014, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2014-4944-k-2014-10940-t-09-06-2014/1666667/>, (E.T: 05.05.2020)*

¹⁹⁷⁵ **Adıgüzel:** *Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri*, s.109.

numaraların taşıma senedindeki kayıtlarla aynı olduğu kabul edilmektedir¹⁹⁷⁶. Bu kapsamda, taşıyıcı CMR m.8 uyarınca eşyaları taşımak için teslim alırken gerekli incelemeleri yapmaksızın sevk mektubuna bir kayıt koymazsa, ya da yapma imkanı yokken bu durumu sevk mektubuna şerh düşmezse teslim anında eşyaların iyi durumda olduğuna dair bir karine oluşacak ve taşıyıcı bu durumun aksini ispatlamayamazsa meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır¹⁹⁷⁷.

5.8.5. Multimodal Taşıma Operatörünün Emir ve Talimatlara Uyma Borcunun Sorumluluğa Etkisi

CMR m.12 uyarınca gönderen vereceği bir talimat ile eşyaların bir başkasına teslim edilmesini ya da başka bir yere gönderilmesini sağlayabilir. Gönderilen eğer sevk mektubunun ikinci nüshasına sahipse, eşya varma yerine ulaştığında gönderilene sevk mektubunun ikinci nüshası verildiğinde eşya üzerindeki tasarruf hakkı gönderilene geçeceğinden talimat yetkisini gönderilen kullanabilecektir¹⁹⁷⁸. Gönderen aynı zamanda sevk mektubuna kayıt düşerek talimat verme yetkisinin gönderilende olacağını belirtebilir.

Taşıyıcı hak sahibinin talimatlarına eşya kendi hâkimiyetindeyse, verilen talimat kendi olağan işlerine engel olmuyorsa, o eşya ile birlikte başka gönderene ait eşyaları taşıdığı durumlarda verilen talimat o eşyaların gönderen ve gönderilenlerine zarar vermiyorsa uymakla yükümlüdür. Taşıyıcı talimatı veren kişinin o talimatı vermeye yetkili olduğunu kontrol edip ona göre talimatı yerine getirmelidir¹⁹⁷⁹. Aksi takdirde gerçek hak sahibi tarafından verilmemiş olan talimatlardan dolayı zarara uğrayan gerçek hak sahibinin

¹⁹⁷⁶ **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.48; **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s.96; “Taşınan eşyanın ambalaj hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği hallerde, taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması TMK’nın 2’nci maddesinde yer alan dürüstlük ilkesinin bir gereğidir. Nitekim CMR’nin 8/1-b hükmünde, yükü teslim aldığı sırada, taşıyıcının, yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumunu kontrol yükümlülüğü altında olduğu, ikinci fıkrada, buna ilişkin çekincelerini gerekçeleriyle birlikte belirtmesi gerektiği, 9/2’nci maddede ise, çekince koymamış ise, yükün ve ambalajların görünüş itibarıyla iyi durumda olduğunun varsayılacağı dikkate alınmalı ve sonucu çerçevesinde karar verilmelidir. (Y.11.HD. 12.01.2015- E. 14730 / K.36)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.385; “Ambalajlama, yükleme ve istif göndericiye ait olsa bile, taşıyıcının basiretli bir tacir gibi davranarak nezaret görevi olduğu ilke olarak doğrudur. Bu sebeple doğacak bir zarardan sorumluluğun kalkması için taşıyıcının bu yöndeki ihtirazi kaydının taşıma sözleşmesine şerh düşmesi gerekir. Ancak taşıyıcının hiçbir ihtirazi kayıt ileri sürmeden taşımayı gerçekleştirmesi, yükün tam ve sağlam alındığı hususunda karine teşkil eder... (Y.11. HD. 12.4.2001, E.1032/ K.3048)” bkz. **Lale:** *Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, s.170.

¹⁹⁷⁷ **Adıgüzel:** *Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri*, s.109; **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.39; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.57; “Alıcı, taşıyıcı ile taşınan eşyanın durumunu kontrol etmeden teslim alırsa, bu husus onun yükü sevk mektubunda belirtildiği şekilde aldığına kanıt oluşturur. (Y.11. HD. 13.10.2014- E. 6842 / K.15378)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.492.

¹⁹⁷⁸ **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.42-43.

¹⁹⁷⁹ **Varol:** *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.55.

zararlarını karşılamakla yükümlüdür¹⁹⁸⁰. CMR m. 12/5–a uyarınca taşıyıcı gönderen veya gönderilenin vereceği talimat sebebi ile zarara uğramışsa, bu kişilerden zararını, masrafını ve mahrum kaldığı karı talep edebilir.

5.8.6. Multimodal Taşıma Operatörünün Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu

CMR’de taşıyıcının yardımcı kişilerinin eylemlerinden doğan sorumluluğu “*Taşımacının Sorumlu Olduğu Kişiler*” başlığını taşıyan CMR m.3’te “*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.*” şeklinde düzenlenmiştir¹⁹⁸¹. CMR’nin İngilizce metninde yer alan “*when such agents, servants and other persons are acting within the scope of their employment*” ifadesinden görev kapsamında hareket etme şartının sadece hizmetlerinden yararlanan kimseler için arandığı ve taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin görevle ilgisi olsun ya da olmasın tüm davranışlarından sorumlu olacağı sonucuna ulaşıldığı ileri sürülmektedir¹⁹⁸². Bu görüşe göre CMR’yi oluşturanlar bilinçli olarak sorumlulukları anlamında da farklı düzenlemelere tabi tutmak için yardımcıları ikiye ayırmıştır¹⁹⁸³. Kanaatimizce kanun koyucu yardımcıları iki ayrı sorumluluğa tabi tutmak isteseydi bunu daha anlaşılabilir şekilde gerçekleştirebilirdi. Kaldı ki diğer konvansiyonlara da baktığımızda böyle bir ayrımın olmadığını görmekteyiz¹⁹⁸⁴. Dolayısıyla CMR m.3’ten taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin ve hizmetinden yararlandığı kişilerin görevleri sırasındaki hareket ve ihmallerinden taşıyıcının sorumlu olduğu anlaşılmaktadır¹⁹⁸⁵.

Bu açıklamalardan hareketle CMR uyarınca taşıyıcı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında gerçekleştirdikleri hareket ve ihmallerinden, sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi

¹⁹⁸⁰ **Varol:** Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, s.55-56.

¹⁹⁸¹ “ CMR’nin 3’üncü maddesi uyarınca, taşıyıcı durumundaki davalı- karşı davacı, kendisinin alt taşıyıcısı olan davacı- karşı davalının taşımada vaki gecikmesinin doğuracağı sonuçlardan, gecikmeyi bizzat yapmış gibi sorumlu olacaktır. Somut olayda, normal taşıma süresinin beş- yedi gün civarında olması gerektiğinin dosya kapsamıyla sabit bulunması ve taşımanın yirmi günde tamamlanmış olması karşısında, CMR’nin az yukarıda değinilen 19’uncu maddesinin düzenlendiği anlamda taşımada gecikme bulunduğunun kabulü gerekir. CMR m.23/5 uyarınca, taşıyıcı durumundaki davalı- karşı davacının, bu gecikme nedeniyle dava dışı alıcıya karşı, taşıma ücretini geçmemek kaydıyla tazminat ödeme yükümlülüğü gündeme gelebilecek ve bir ödeme yaptığı takdirde, bunu alt taşıyıcısına rucü edebilecektir (YHGK. 13.02.2008- E. 2008 / 11-52, K. 2008 / 119)” bkz.

Eriş: Taşıma Hukuku, s.495

¹⁹⁸² **Arkan:** CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fülllerinden Doğan Sorumluluk, s.323.

¹⁹⁸³ **Aras:** Yardımcı Şahıslar, s.70.

¹⁹⁸⁴ Varşova/Lahey Metni m.25 ve MK m.30’da yardımcıların arasında ayrım yapılmaksızın taşıma sözleşmesindeki görevleri kapsamında hareket etmiş olma şartının arandığını görmekteyiz.

¹⁹⁸⁵ **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 3, Knr.8.

sorumlu olacaktır¹⁹⁸⁶. CMR m.41 uyarınca, taşıyıcının CMR m.3 hükmünden doğan sorumluluğunu kaldırması veya CMR’de öngörülenden farklı bir şekilde sınırlandırması söz konusu değildir.

CMR m.3 uyarınca taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu kişiler, taşıyıcının çalıştırdığı kişiler ve taşıyıcının taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı kişilerdir¹⁹⁸⁷.

CMR m.3 hükmü kapsamında, taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için yardımcı kişinin kusuru aranmamaktadır¹⁹⁸⁸. Hizmetinden yararlanan kimselerin görevleri esnasında, esnasındaki davranışlarından meydana gelen zarardan taşıyıcı sorumlu olacaktır¹⁹⁸⁹. Taşıyıcının, çalıştırdığı kişilerin ise eyleminden sorumlu tutulabilmesi için bunlara doğrudan taşıma sözleşmesinin ifası ile ilgili bir görev verilmiş olması gerekmeyip, dolaylı da olsa da taşıma işinin ifasında görev almaları yeterlidir¹⁹⁹⁰. Bununla birlikte CMR’nin uygulanabilmesi için zararın görev kapsamında meydana gelmesi hem taşıyıcının çalışanları hem de hizmetinden yararlanan kişiler için zorunluluktur¹⁹⁹¹.

CMR m.3’in İngilizce metninde VK m.20 ve MK. 19’a benzer şekilde “servants and agents” ifadesi yer almaktadır. “Servants” daha önce ifade ettiğimiz taşıyıcının işletmesi bünyesinde çalıştırılan kişileri; “agents” ise temsilci anlamına gelmekle birlikte taşıyıcının yardımlarından istifade ettiği diğer kişileri de kapsamaktadır¹⁹⁹². Bununla birlikte taşıyıcı ile arasında iş akdi bulunan çalışanlarının yanında, aralarında iş akdi bulunmasa dahi taşıyıcının

¹⁹⁸⁶ **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.76 ve 87; “...Somut uyumsuzlukta, meydana gelen kazada davalı taşıyıcıların sürücüsünün kusursuz olduğu, kusurun tamamen karşı araç sürücüsünde bulunduğuna göre, CMR m. 17/2 uyarınca davalı taşıyıcıların kaza sebebiyle hasarlanan emtiadan dolayı sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. Ancak, kazadan sonra bir kısım emtianın da kaybolduğu anlaşılmakta olup, davalı taşıyıcıların kaybolan emtiaya ilişkin gerekli güvenlik önlemlerini alma ve nezaret görevi kazadan sonra da devam ettiğinden kaybolan emtia yönünden sorumluluğu bulunmaktadır...”. Yarg 11. H.D., E:2018/2896, K: 2019/7686, K.T.:02.12.2019 <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2018-2896-k-2019-7686-t-02-12-2019/3553870/> (E.T: 22.08.2021); “Araçlarla taşınan malın Budapeşte’de park alanında meydana gelen yangın neticesinde tam ziyana uğraması, olayın meydana geliş şekli gözönüne alındığında bu kadar büyük çapta meydana gelen yangının tır şöförleri tarafından geç farkedilmesi, yangın söndürme cihazlarının geç devreye sokulması itfaiyeye geç haber verilmesi , şöförlerin olası tehlikeleri gözönüne alarak araçlarını bitişik nizamda park etmiş olmaları gibi sebepler göz önüne alındığında meydana gelen yangın olayından dolayı CMR Konvansiyonu’nun 3’üncü maddesi gereğince davalı alt taşıyıcı da sorumludur.(Y.11.HD., 14.07.2005, E.2004/9597, K.2005/7642)” bkz. **Lale:** *Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, s.107.

¹⁹⁸⁷ **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 3, Knr.8.*

¹⁹⁸⁸ **Adıgüzel Burak:** “Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi (Taşıyıcı Yardımcısı)”, *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.3, S.2, Aralık, 2008, s.310; **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 3, Knr.3.*

¹⁹⁸⁹ **Adıgüzel:** “*Taşıyıcı Yardımcısı*”, s.310.

¹⁹⁹⁰ **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s. 76; **Akıncı:** *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.200.

¹⁹⁹¹ **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 3, Knr.12.*

¹⁹⁹² **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s. 50; **Adıgüzel:** *Taşıyıcı Yardımcısı*, s.297; **İmrak:** *Karayolu Taşımacılığında CMR’ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.48.

işyeri içerisinde yer alan ve taşıyıcı adına hareket eden kişilerin de CMR m.3 uyarınca taşıyıcının çalıştırdığı kişi olarak kabul edilmesi gerektiğine yönelik görüşler vardır¹⁹⁹³.

Kanaatimizce CMR m.3 dar yorumlanmamalı, bu kişiler de taşıyıcının çalıştırdığı kişilerden sayılmalıdır. Aynı durum taşıyıcının yararlandığı kişiler için de geçerli olmalı, bu kişilerin taşımının gerçekleştirilmesi için geniş anlamda taşıma sürecine dahil olmaları taşıyıcının yararlandığı kişi olarak nitelendirmelerine yetmelidir. Gümrük memurları, kamu görevlileri ve taşıma işinin ifasına katılmadıkları sürece taşımının gerçekleştirdiği aracın kiraya verenleri CMR m.3 uyarınca ifa yardımcısı olarak kabul edilmemektedir¹⁹⁹⁴.

5.8.7. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluktan Kurtulması

5.8.7.1. Genel Olarak

Bilinmeyen zarar yeri durumunda veya bilinen zarar yerinin karayolu taşıması olması durumunda uygulanacak TTK hükümleri ile ilgili yaptığımız değerlendirmelerin CMR için de geçerli olduğunu ifade etmekle birlikte, bu bölümde sadece TTK ve CMR arasında farklılıklara değineceğiz.

Taşıyıcının CMR m.17/2 ve m.17/4'te yer alan sebeplere dayanarak sorumluluktan kurtulabileceğini daha önce ifade etmiştik. CMR m.17/2'de yer alan sebepler sorumluluktan kurtulmada genel sebepler olup, zıya hasar ve gecikme zararları için uygulanabilecektir¹⁹⁹⁵. Taşıyıcı bu sorumluluk sebeplerine dayandığı takdirde bu sebeplerle birlikte illiyet bağıını da ispat etmek zorundadır. CMR m.17/4'te yer alan sebepler sorumluluktan kurtulmada özel sebepler olup, yalnızca zıya ve hasar durumlarında söz konusu olabilecektir¹⁹⁹⁶. Taşıyıcı bu sorumluluk sebeplerine dayandığı takdirde illiyet bağının ispatına gerek olmaksızın sebepleri ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilecektir¹⁹⁹⁷. Taşıyıcının özel sebeplere dayanması, genel sebeplerden kaynaklanan bir olaydan zararın meydana geldiğini iddia ve ispat etmesine engel olmadığından taşıyıcı her iki sebebe de dayanarak sorumluluktan kurtulabilir¹⁹⁹⁸. Kanaatimizce dava ve ispat külfeti bakımından CMR m.17/4'teki sorumsuzluk hali

¹⁹⁹³ **Aras:** *Yardımcı Şahıslar*, s.52; **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 3, Knr.7.*

¹⁹⁹⁴ **Ferrari/Kieninger/Mankowski:** *Ferrari/ Bearbeiter IntVertragsR CMR Art. 3, Knr.10.*

¹⁹⁹⁵ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.183; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.215; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.95-96.

¹⁹⁹⁶ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.103.

¹⁹⁹⁷ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.103; **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.213; Bununla birlikte talepte bulunan kişi aksini ispat ederek her zaman bu karineyi çürütebilir. Bkz. **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.247; **De Wit:** *Multimodal Transport*, s.97.

¹⁹⁹⁸ **Varol:** *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, s.106.

CMR17/2'ye göre daha avantajlıdır¹⁹⁹⁹. CMR m.17/2 uyarınca sorumluluktan kurtulmada genel sebepler, talep hakkı sahibinin bir talimatı, davranışı, eşyadaki özel ayıp ve taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınılamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay olarak sayılmıştır.

5.8.7.2. En Yüksek Özenin Gösterilmesine Rağmen Kaçınılamayacak veya Sonuçları Önlenemeyecek Hal

CMR m.17/2 “*taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durumlar*” ifadesi ile E-TTK“ da yer alan ifade ile lafzi olarak örtüşmese de kanaatimizce TTK m.876'daki taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için en yüksek özeni göstermesine rağmen zararın sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmesine ilişkin sorumsuzluk haline ilişkin anlattıklarımız burada da geçerlidir²⁰⁰⁰. CMR uyarınca “...*taşımacının önlenmesine olanak bulunmayan durumlar...*” CMR bu maddede açıkca “*mücbir sebep*” kavramına yer vermediği için bu sorumluluktan kurtulma hali mücbir sebep ile sınırlı tutulamaz²⁰⁰¹. Bu sebep açısından beklenen bütün özeni göstermesine karşılık zararın önüne geçilemeyen her hal önlenemezlik ve kaçınılmazlık olarak kabul edilecek, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen sonucu önleyememiş olması gerekecektir²⁰⁰². Bununla ilgili JJ Silber Ltd and Others- Islander Trucking Ltd davası önem arz etmektedir. Bu davada, treyler iyi ışıklandırılmış bir otoyol geçiş ücreti ödeme yerinde park halindeyken hırsızlar tarafından çalınmıştır. Davada taşıyıcının hırsızlık riskini azaltmada aracı daha güvenli bir yerde park etmeyi ihmal ederek veya yedek şöför görevlendirmede ek masraflar yapmaktan kaçınarak azami özen göstermediğine karar verilmiştir²⁰⁰³. Michael Galley Footwear Ltd- Dominic Iabon davasında iki sürücü büyük hırsızlık riski olan bir alan içindeki bir bar/lokanta dışına ayakkabı yüklü kamyonu park etmişlerdir. Sürücüler yemeklerini yerken hırsızlar alarm sistemini etkisiz hale getirmişler ve ayakkabı yüklü kamyonu kaçırmışlardır. Hakim bu kişilerin korumalı bir park yeri bulana kadar durmayabileceklerini veya yemeklerini ayrı ayrı yiyip ve içlerinden birini araçta bırakabileceklerini ileri sürerek sorumluluktan

¹⁹⁹⁹ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.215-216.

²⁰⁰⁰ **Şamlı:** *Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s.16.

²⁰⁰¹ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.230-231.

²⁰⁰² **Kaya:** ““*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.254-255; **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s. 190;

²⁰⁰³ **Jia Jia:** *Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport*, s.113-114; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.134; “*Davalı taşıyıcının yeterli güvenlik önlemleri bulunmayan bir otoparka kamyonu yüklü olarak bırakması nedeniyle kusurlu olduğunun ve sorumlu bulunduğunun kabulü gerekir. Bkz. Eriş: Taşıma Hukuku*, s.46.

kurtulamayacaklarına karar vermiştir²⁰⁰⁴. Yargıtay da bir kararında taşıyıcının, tel örgülerle çevrili, kamera kayıtları ile denetlenen otoparkta mola vermesi sırasında aracın çalınması durumunda, otoparkın güvenliğine ilişkin herhangi olumsuz bir görüş de belirlenmediğinden, taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olamayacağını ifade etmiştir²⁰⁰⁵

5.8.7.3. Gönderen veya Gönderilenin Davranışı

CMR m.17/2 uyarınca hak sahibinden kasıt gönderen veya gönderilendir²⁰⁰⁶. Gönderen ve gönderilenin davranışına ambalajlama, yükleme, istifleme ve boşaltma sırasında yapılan hata ve ihmaller örnek olarak verilebilir²⁰⁰⁷. Taşıyıcı eşyaya ilişkin zıya ve hasarın gönderen veya gönderilenin hata veya ihmalden kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulacaktır.

5.8.7.4. Gönderen veya Gönderilenin Talimatı

Taşıyıcı hak sahibi tarafından sunulan tüm talimatlara uymak durumunda değildir. Bununla birlikte zıya ya da hasara neden olacak talimatlar söz konusu ise, hak sahibi konuyla ilgili bilgilendirilir. Eğer hak sahibi talimatını sürdürürse talimat yerine getirilse bile taşıyıcının sorumluluğu sona ermekte olup, talimat kapsamında hak sahibi kusurlu olmasa bile taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilmektedir²⁰⁰⁸.

CMR m.14 uyarınca teslim engelinin hasıl olması durumunda ise taşıyıcı gönderen veya gönderilenden talimat alarak buna uygun hareket edecektir²⁰⁰⁹. Bu talimatlara uyarak hareket ettiği takdirde meydana gelen zarardan sorumlu değildir²⁰¹⁰. Ancak makul süre

²⁰⁰⁴ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.114; **Besong:** *Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws*, s.134.

²⁰⁰⁵ Y.11. HD. 07.05.2014- E.2477/ K.8721) bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.110.

²⁰⁰⁶ **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.109-110.

²⁰⁰⁷ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.168; **Akıncı:** *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.97.

²⁰⁰⁸ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.181-182; **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s.186; **Yavaş:** *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, s.114; **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s.214.

²⁰⁰⁹ “ Sevk mektubundaki koşulların uygulanması imkânsız ise, yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden talimat istenmelidir. (Y.11. HD. 10.11.2014- E.10128 / K.17209) ” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.418.

²⁰¹⁰ “ CMR'nin 14'üncü maddesi uyarınca; yük teslim yerine varmada önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse, taşımacı 12'nci madde gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir. Bu durumda, taşınan emtiaya yönelik olarak taşıma engelinin somut olayda Bulgaristan'da çıktığı, ancak emtianın hangi talimata istinaden İstanbul'a geri getirildiği anlaşılmamaktadır. Bu itibarla, mahkemece öncelikle taşıma engelinin çıktığı durumdan sonraki talimatın gönderen tarafından verilir verilmemesi hususunun araştırılması, talimatın gönderen tarafından verildiğinin belirlenmesi halinde, davalı taşıyıcının sorumluluğunun sadece kaybolan emtia ile sınırlı olacağı, eğer talimat olmadan emtianın geri getirildiği belirlenirse, bu durumda davalı taşıyıcının sorumluluğunun tüm mal üzerinden değerlendirilmesi gerekeceği ancak her halükarda sorumluluğunun tüm mal üzerinden değerlendirilmesi gerekeceği ancak her halükarda sorumluluğunun CMR m.23'e göre, sınırlı sorumluluk kapsamında kalacağı hususlar değerlendirilmeden, hüküm kurulması doğru görülmemiş ve kararın

içerisinde talimat alamaz ise, sevk mektubunda şerh düşülmesi halinde eşyayı başka bir taşıma türüyle taşımak gibi en uygun görülen önlemleri alacaktır²⁰¹¹.

5.8.7.5. Eşyadaki Özel Ayıp

CMR, eşyadaki özel ayıp kavramını tanımlamadığında, bu kavramın ne olduğunun açıklığa kavuşturulmasında ulusal hukuk yol gösterici olabilir²⁰¹². Bu sebeple 2.4.3.8.2.4'teki açıklamalarımızın burada da geçerli olduğunu söyleyebiliriz.

CMR m.17/2 uyarınca meydana gelen zarar eşyanın kendi niteliksel özelliklerinden kaynaklanmaktaysa bu durum eşyadaki özel ayıp kabul edilmekte ve taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır.

5.8.7.6. Taşımanın Üstü Açık Taşıyla Yapılmış Olması

CMR md.17/4-a uyarınca taşımanın sözleşmede ve sevk mektubunda açıkça belirtilerek madeni levha ile kaplanmamış açık araçla yapılması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir²⁰¹³. Kanaatimizce buradaki araç TTK'da ifade ettiğimiz üzere üstü veya yanları açık olan araçtır. CMR 17/4'te yer verilen bu özel sebepte, TTK hükmünden farklı olarak, teamüle uygunluk yer almamış, açık aracın kullanılmasında taraflarca anlaşmaya varılması ve bu durumun sevk mektubunda açıkça belirtilmiş olması öngörülmüştür. CMR böylece üstü açık araçla taşımanın gerçekleştiğinin yalnızca sevk mektubu ile ispat edileceğini hüküm altına almıştır²⁰¹⁴. CMR m.18/3'e göre anormal noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda zararın CMR m. 17/4-a'da belirtilen durumlardan ileri geldiği varsayımına dayanan hüküm uygulanmaz²⁰¹⁵.

5.8.7.7. Eşyanın Ambalajsız veya Kötü Ambalajlı Olarak Taşınması

CMR m.10 uyarınca ambajlama gönderene düşen bir yükümlülük olduğundan, taşıyıcı ambalajlamadan sorumlu tutulamayacaktır. Eşyalar sözleşmede kararlaştırılan taşımanın olağan durumlarına ve tehlikelerine dayanabilmelidir. Bu nedenle gönderen eşyaların niteliği,

taraflar yararına bozulması gerekmiştir. (Y. 11. HD. 10.11.2014- E. 10128 / K.17209)'' bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.520.

²⁰¹¹ **Aydın:** *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, s.19; “ *CMR'ye ilişkin taşımada, tasarruf hakkı sahibine ulaşmayan veya uygun bir süre içinde uygun bir talimat alamayan taşıyıcı, eşyayı tasarruf hakkı sahibi hesabına derhal boşaltabilir ve bu suretle taşıma sona erer. Böyle bir durumda davalı taşıyıcının da ücrete hak kazandığının kabulü gerekir.* (Y. 11.HD. 20.10.2011- E.12531 / K.14254)'' bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.422

²⁰¹² **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.402.

²⁰¹³ **Akıncı:** *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, s.107; **Kaya:** “*Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II*”, s.256.

²⁰¹⁴ **Adıgüzel:** *Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, s.184-185.

²⁰¹⁵ **Özdemir:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku* s.240; **Colebunders:** *Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime*, s.46.

taşımanın mesafesi ve koşulları ve hava koşulları ve gibi faktörleri dikkate almalıdır²⁰¹⁶. Bununla birlikte taşıyıcı CMR m. 8 uyarınca eşyayı teslim aldığı anda kontrol etmekle yükümlüdür²⁰¹⁷. Taşıyıcının kontrol yükümlülüğü eşyanın sadece dışarıdan anlaşılabilir kusurlarını ve açık ambalaj hatalarını kapsamaktadır²⁰¹⁸. Taşıyıcı, böyle bir durumda yetersiz veya kötü ambalajlamayı tespit ettiği takdirde bunu sevk mektubuna bir ihtirazi kayıt ile şerh etmelidir²⁰¹⁹. Aksi takdirde CMR m.17/4-b hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır²⁰²⁰.

5.8.7.8. Eşyanın Gönderen, Gönderilen veya Bunlar Adına Hareket Edenler Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklenmesi ve Boşaltılması

CMR m. 17/ 4-c' ye göre eşyanın yükleme, istifleme, boşaltılma ve işleme tabi tutulması gönderen, gönderilen veya bu kişiler adına hareket edenler tarafından gerçekleştirildiği esnada eşyanın zıya ve hasara uğraması durumunda, taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir²⁰²¹. Bu işlemlerin kimin tarafından yerine getirileceğine ilişkin CMR de net

²⁰¹⁶ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.259-260.

²⁰¹⁷ “...Ne var ki, ambalajın hatalı olması veya yükleme ve boşaltmanın hatalı yapılması hallerinde bile taşıyıcının, malın emniyetle taşınmasını sağlamak üzere gereken her türlü tedbiri alması, anılan işlemlere nezaret etmesi, varsa hatalı ambalaja, yüklemeye ve boşaltmaya karşı çıkması, 4721 sayılı Türk Medeni Kanununun (TMK) dürüstlük kuralına işaret eden 2. maddesi gereği olduğu gibi 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun (6762 sayılı TTK) 20. maddesi gereğince, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışı göstermeli ve durumu gönderene veya alıcıya bildirerek gereken uyarıyı bulundurmalıdır...” Yarg. HGK, E: 2017/109 K: 2018/1870 K.T: <https://legalbank.net/belge/y-hgk-e-2017-109-k-2018-1870-t-06-12-2018/3562160/>, (E.T: 17.06.2021)

²⁰¹⁸ **Kaya:** “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, s.257.

²⁰¹⁹ “...Ayrıca ambalaj hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği hallerde, taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması T.M.K.nın 2. maddesinde yer alan dürüstlük ilkesinin de bir gereğidir. Nitekim, CMR’nin 8/1-b hükmünde, yükü teslim aldığı sırada, taşıyıcının, yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumunu kontrol yükümlülüğü altında olduğu, 2. fıkra, buna dair çekincelerini gerekçeleriyle birlikte belirtmesi gerektiği, 9/2. Maddede ise, çekince koymamış ise, yükün ve ambalajların görünüş itibarıyla iyi durumda olduğunun varsayılacağı öngörülmüştür...” Bkz. Yarg. 11. HD., E:2014/14730, K: 2015/36 K.T.: 12.01.2015, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2014-14730-k-2015-36-t-12-01-2015/2297665/>, (E.T: 18.05.2021); “Dava asıl taşıyıcının, kendisinden hemen sonraki ara taşıyıcıya karşı, CMR Konvansiyonu’nun 37’inci maddesine dayalı rücu tazminat istemine ilişkindir. Mahkemece son taşıyıcı dışında taşıyıcıların Konvansiyonun 8/1-a bendindeki kontrol yükümü dışında bir yükümlülüğünün olmadığı sonucuna varılmıştır. Oysa parça sayısı ve bunların üzerindeki işaret ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğunu kontrol ile 8/1-a bendi gereğince yükümlü olan taşıyıcıların, 8/2 maddede dolayısıyla 8/1-b bendinde yer alan yükün ve bunların ambalajlarının görünürdeki durumunu kontrol yükümlülüğü de bulunmakta ve bu yükümlülüğün ortaklaşa taşımalarda tüm taşıyıcılara ait olduğu 35/1’ci madde hükmünde açıkça görülmüştür...(Y.11. HD. 09.10.2006, E. 2005/9011, K.2006/9884)” bkz. **Lale:** *Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, s.159.

²⁰²⁰ “Taşınan eşyanın ambalajlanmaması veya kötü ambalajlanmasından kaynaklanan zarardan taşıyan sorumlu olmayıp, hasarın ambalaj hatasından kaynaklanması durumunda taşıyıcı ya hasardan sorumlu olmayacak ya da ambalaj hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği durumun söz konusu olması halinde ise, CMR’nin 8’inci maddesi uyarınca taşıyıcının bu durumu gönderene duyurarak onu uyarması gerektiğinden, CMR’nin 17/V’inci maddesi gereği zararın paylaşımını gündeme gelebileceği dikkate alınmalıdır. (Y. 11. HD. 17.02.2011- E. 3532 / K.1807)” bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.390.

²⁰²¹ “Hasarın yükleme hatası sonucu meydana geldiği ve yüklemenin gönderen tarafından gerçekleştirildiği sabit olmasına karşın, CMR’nin 17/4 ve %’inci madde ve fıkraları gereği sadece yükleme ve istiflemeye nezaret etme

bir hüküm bulunmadığından somut olayın özelliklerine bakılacaktır²⁰²². Yükleme ve istifleme gönerene ait olsa dahi taşıyıcının basiretli bir iş adamı gibi hareket ederek MK m.2'deki dürüstlük kuralı gereği yüklemeye nezaret ederek durumu gönderene bildirme yükümlülüğü vardır²⁰²³.

5.8.7.9. Eşyanın Doğal Niteliği

CMR m.17/4-d uyarınca, kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire veya güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek nitelikte olan eşyaya ilişkin zıya ve hasar meydana gelirse, taşıyıcı bu hususları ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır²⁰²⁴. Bu hükme CMR m.18/4 kapsamında bir kısıtlama getirilmiştir. Buna göre paslanma, çürüme, bozulma gibi nedenlerden dolayı taşıyıcının sorumluluktan kurtulması neden olan bitki, meyve, et, sebze gibi eşyalar ısıya, soğuğa, rutubete karşı korunacak şekilde taşınmıyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır²⁰²⁵. Taşıyıcı, CMR m.18/4 gereği, eşyanın niteliği ve özelliğine göre donanımlı aracın seçimi konusunda her türlü tedbiri aldığını ve verilen talimatları yerine getirdiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir²⁰²⁶.

Ulster Swift Ltd and Another- Taunton Meat HaulageLtd ve Fransen Transport NV (Üçüncü taraf) davasında domuz etleri taşıma esnasında oluşan bozulma sonucu kullanılamaz hale gelmiştir ve taşıyıcı zarara eşyadaki özel ayıp ya da “dondurulmuş etin doğasında var olan” riskin sebep olduğu ve CMR m.17/4-d’de öngörülen bu durumda üstüne düşen adımları attığı için meydana gelen zarardan sorumlu olmadığını ileri sürmüştür. Mahkeme taşıyıcının

yükümlülüğü bulunan taşıyıcıların, gönderenin kusuruna eşit derecede bir sorumluluklarının olamayacağı hususunun dikkate alınması gerekir. (Y. 11.HD. 14.11.2011- E.3955 / K.15049)’’ bkz. **Eriş**: Taşıma Hukuku, s.403; “Taşınan eşyadaki hasar, yükleme sırasındaki kusurdan meydana gelmiş olup, yükleme görevi ise gönderene aittir. Yükleme sırasındaki nezaret görevini ihmalden kaynaklanan karşılıklı kusurların asıl sorumlusu olan yükletenin kusurundan, daha az oranda olacağı dikkate alınmalıdır. (Y.11.HD. 03.10.2011- E.1103/ K.11665) bkz. **Eriş**: Taşıma Hukuku, s.404; “ Taşınan yük zararının tahliye sırasında olduğu tutanak içeriğinden anlaşılmasına göre, tahliyenin davalı gönderene ait olduğunun kabulü gerekir. (Y.11.HD. 26.06.2014- E.5907 / K.12267)’’ bkz. **Eriş**: Taşıma Hukuku, s.410; “ Taşıma sözleşmesinde yükleme ve boşaltmanın davacıya ait olduğunun benimsendiği, ancak davalı taşıyıcının 50-55 derece hava sıcaklığı koşullarında kesintisiz seyir ve araçta yangın söndürme cihazı bulundurmaması, yüklemeye nezaret yükümlülüğünü yerine getirmiş olmasının CMR’nin 3. maddesi gereğince kusurunu oluşturur. (Y.11. HD., 12.06.2008, E.2007 / 490, K.2008 / 7795)’’ bkz. **Lale**: Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, s.109.

²⁰²² “ Zarar, yükleme / istifleme hatası nedeniyle oluşmuştur. Yükleme gönderici tarafından yapılmıştır. Yükün gönderici tarafından yüklenmesi halinde, taşıyıcı sorumlu değildir. Bu durumu, taşıyıcının yüke nezaret sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağına göre karşılıklı kusurun taşıyıcı yönünden belirlenmesi ve sonucu çerçevesinde karar verilmesi gerekir. (Y.11. HD. 18.11.2014- E. 9687 / K. 17795) bkz. **Eriş**: Taşıma Hukuku, s.515.

²⁰²³ Y. 11. HD. , 02.03.2009, E.2007/13190, K.2009/2236 bkz. **Lale**: Özetli İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, s.163.

²⁰²⁴ **Clarke**: International Carriage of Goods by Road: CMR, s.275.

²⁰²⁵ **Özdemir**: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku s.236.

²⁰²⁶ **Adigüzel**: MTO, s.294; **Clarke**: International Carriage of Goods by Road: CMR, s.278

üstüne düşen tüm adımları attığını ispat etmesi gerektiğini ve sorumlu olduğunu tespit etmiş ancak bu adımların ne olduğunu izah etmemiştir²⁰²⁷. Centrocoop Export Import SA and Others- Brit European Transport Ltd davasında davaya bakan hakim bu sözleşmede kullanılan soğutma birimi seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin taşıyıcının üstüne düşen tüm adımları attığını ve kendisine verilen özel talimatlara uyduğunu belirterek sorumluluktan kurtulabileceğini ifade etmiştir²⁰²⁸.

5.8.7.10.Canlı Hayvan Taşınması

CMR m.18/5 uyarınca taşıyıcı kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu ispat ettiği takdirde ekonomik değeri olsun ya da olmasın, evcil veya yabani her türlü canlı hayvanın taşınması esnasında meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacaktır²⁰²⁹. CMR m.18/5, CMR m.17/4-f'deki canlı hayvan istisnasına madde 18/4 ile aynı şekilde bağlıdır. Bu iki paragraftaki benzer ifadeler taşıyıcının aynı seviye yükümlülüğü üstlendiğini ima etmektedir.

5.8.7.11.Tehlikeli Eşya Taşınması

CMR m. 22 uyarınca gönderen, eşyayı taşıyıcıya teslim ettiğinde, eşyanın niteliği, tehlikenin özelliği hakkında bilgi vermeli, taşıyıcının alması gereken tedbirler konusunda taşıyıcıyı bilgilendirerek, bu hususları sevk mektubuna şerh etmelidir²⁰³⁰. Gönderen eşyanın niteliğini taşıyıcıya bildirmemiş veya bu durumu sevk mektubuna yazmamış ise CMR m.22/2 uyarınca taşıyıcı herhangi bir yerde ve zamanda eşyayı boşaltabilecek ve imha edebilecek veya tazminat talep etmeksizin zararsız hale getirebilecektir. Bu işlemlerden dolayı sorumluluğu söz konusu olmayacaktır²⁰³¹. Taşıma sırasında eşyanın tehlikeli niteliğini

²⁰²⁷ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.119.

²⁰²⁸ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.119-120.

²⁰²⁹ **Erdil:** *CMR Konvansiyonu*, s.172.

²⁰³⁰ CMR teknolojik gelişmeler ile ortaya çıkabilecek yeni tip tehlikeli şeylerin de tehlikeli eşya kavramına dahil olmasını sağlamak için tehlikeli eşya kavramına yer vermemiştir. Bkz. **Karan:** *CMR Şerhi*, s.567.

²⁰³¹ "...Somut olayda, gönderen ve yükün sahibi konumundaki'nin taşınan yükün nevine dair yanlış bilgi verdiği, taşıyıcıyı tehlikeli yük nedeniyle uyarmadığı anlaşılmakta olup bu nedenle hasarın oluşumuna kısmen de olsa kendi kusuruyla sebebiyet verdiğinde tereddüt bulunmamaktadır. Ancak, dosya kapsamında alt taşıyıcı konumundaki çalışanınca yükün görülerek teslim alındığı, yüke ilişkin belgelerde yükün nevinin açıkça belirtildiği, taşıyıcı tarafından bilinen bu duruma rağmen yükün kabul edildiği, yükten kaynaklanacak hasarın oluşumunu önlemek için yükleme ve istifleme sırasında gerekli önlemlerin alınmasının sağlanılmadığı, taşıma sırasında yükte sızıntı meydana gelmesine karşın bu duruma kayıtsız kalındığı anlaşılmakta olup bu durum karşısında mahkemece kusur oranlarının belirlenmesi yönünden hükme esas alınan bilirkişi raporunun dosya kapsamıyla örtüşmediği sonucuna varılmıştır. O halde mahkemece bu husus gözetilerek içerisinde taşıma hukukunda uzman bir bilirkişinin yer alacağı yeni bir bilirkişi heyetinden açıklanan hususlar doğrultusunda rapor alınıp sonucu uyarınca bir karar verilmesi gerekirken dosya kapsamıyla örtüşmeyen yetersiz bilirkişi raporu uyarınca karar verilmesi doğru olmamış, kararın bu nedenle birleşen davanın davacısı yararına bozulması gerekmiştir...". Yarg 11. H.D., E:2015/15094, K:2016/372 K.T: 18.01.2016, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2015-15094-k-2016-372-t-18-01-2016/2429912/> (E.T: 04.11.2021)

öğrenen taşıyıcı, buna rağmen taşıma faaliyetine devam ederse CMR m.22/'de öngörülen imkanlardan yararlanamaz²⁰³².

5.8.8. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğun Sınırı

5.8.8.1. Zıya ve Hasar Halinde

CMR m.23/1 zıya durumunda taşıyanın sorumluluğunu eşyanın taşıma için kabul edildiği yerdeki ve andaki değeri ile belirlenmektedir²⁰³³. CMR m.23/2'ye göre bu değer borsa değerine göre, böyle bir değer yoksa geçerli piyasa değerlerine uygun olarak belirlenir²⁰³⁴. Her iki durumda değer belirlenmesi halinde, aynı cinsteki ve kalitedeki eşyaların normal değerine hesaplama yapılacaktır. Bununla birlikte karayoluyla uluslararası eşya taşımalarında eşyaların borsa değeri çok nadir olduğundan tazminatın belirlenmesinde piyasa değeri kullanılmaktadır²⁰³⁵.

TTK m.880/3 uyarınca eşya taşınmak üzere tesellümünden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri düşülerek gösterilen satış bedelinin piyasa değeri olduğu kabul edilecektir. TTK'daki bu karene CMR'de yer almamaktadır²⁰³⁶. Ancak CMR uygulamasında da eşyaların satış değerini belirten bir faturanın eşyanın piyasa değerinin belirlenmesinde dikkate alındığı görülmektedir²⁰³⁷.

Tam zıya durumunda eşyanın değeri, eşya bir bütün halinde değerlendirilerek belirlenecektir. Kısmi zıya durumunda ise zıyanın gerçekleştiği kısmın değeri tespit edilecektir. Bütünlük arz eden eşyalarda ise kısmi zıyadan değil tam zıyadan bahsedilecektir.

Eşyanın hasar görmesi durumunda taşıyanın sorumluluğu CMR m.25/1 uyarınca, eşyanın değerindeki azalmaya göre belirlenecektir. Diğer bir deyişle tazminatın

²⁰³² **Karan:** CMR Şerhi, s.275.

²⁰³³ “CMR’ye göre taşıyıcıdan istenebilecek zarar, gönderici zararının tazmininden daha çok zarardan sorumlu taşıyıcıya teslim edilen değer iadesi temeline dayanır. Yani, CMR’de tam tazminat esas geçerli değildir. (Y. 11. HD. 28.05.2013- E. 7539/ K.11050)’’ bkz. **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.79; “ Eşyanın gönderen ile gönderilen belirlenmiş oldukları eşyanın değeri, eşya değeri hakkında kesin kanıt niteliği taşımaz. Eşya değerinin CMR’nin 23’üncü maddesi uyarınca soyut olarak belirlenmesi gerekir. (Y. 11. HD. 07.04.2008- E.3033/ K. 4464)’’ bkz.

Eriş: Taşıma Hukuku, s.138.

²⁰³⁴ **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.46.

²⁰³⁵ **Adıgüzel:** MTO, s.295.

²⁰³⁶ “... Somut olayda taşıma, Türkiye ile İtalya arasında gerçekleşmiş olup mahkemece de kabul edildiği üzere meydana gelen kısmi hasardan, taşıyıcılar sorumlu bulunmaktadır. Ancak, bu sorumluluğun CMR m.23 uyarınca tespit edilmesi gerekirken ne mahkemenin gerekçeli kararında ne de hükme esas alınan bilirkişi raporunda anılan hüküm çerçevesinde bir değerlendirme yapılmamış, davacı tarafca sunulan ürün faturalarındaki miktar gözetilerek zarar miktarı belirlenmiştir. Bu durumda, mahkemece yeni bir bilirkişi raporu ya da ek rapor alınarak mümayyiz davahılar Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. ve ...Uluslararası Taşımacılık Gıda Mad. İnş. M. Mob. O. Ür. Tar. Hay. Tic. İt. İh. Ltd. Şti'nin sorumluluğunun yukarıda değinilen CMR Konvansiyonu'nun 23. maddesi uyarınca değerlendirilmesi gerekirken yazılı şekilde yalnızca davacının sunduğu satış faturalarındaki bedele göre zarar miktarını belirleyen bilirkişi raporuna dayalı olarak hüküm tesisi doğru olmamış, hükmün bu nedenle bozulması gerekmiştir ...” Bkz. Yarg. 11. H.D. E: 2016/6808, K: 2017/7529, K.T.: 21.12.2017, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2016-6808-k-2017-7529-t-21-12-2017/3012312/> (E.T.:13.12.2021)

²⁰³⁷ **Yavaş:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.144.

hesaplanmasında, önce eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri tespit edilecektir. Bu değer ile eşyanın hasarlı olarak taşınmak üzere teslim edildiği yer ve zamandaki değeri arasındaki fark taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesinde esas alınacaktır.

Eşya kısmen hasar görürse, sadece hasarlı kısmın değeri ile aynı kısmın hasardan önceki değeri arasındaki fark dikkate alınarak tazminat miktarı belirlenecektir²⁰³⁸. Eşya bütünlük arz ediyorsa, eşyanın tamamının hasara uğradığı kabul edilecektir²⁰³⁹. Eşyaların eski duruma getirilmesi ya da tamir edilmesi için gereken masraflar, gönderen veya gönderilenin kar kaybı taşıyıcının sorumluluğu kapsamında değerlendirilmemektedir.

Eşya tamamen hasar görebileceği gibi kısmen de hasar görebilir. Bu durumda CMR m.25/2 uyarınca ödenecek tazminat eşyanın tamamının hasara uğraması durumunda, tam zıya ilişkin tazminattan; eşyanın bir kısmının hasara uğraması halinde ise o kısmın zayı olmasına ilişkin tazminattan fazla olamayacaktır.

Taşıyıcının sorumluluğun belirlenmesinde CMR’de TTK’da yer almayan bir düzenleme söz konusudur. CMR m.27/1’e göre, tazminat talebinde bulunan kişi, zıya ve hasardan doğan tazminatta yıllık %5 oranında faiz yürütülmesini de talep edebilecektir. CMR m.41 uyarınca bu orandan daha fazla faiz talebinde bulunulamaz.

CR m.27/1 uyarınca, taşıyıcıya yazılı olarak yapılan başvuru tarihi, böyle bir başvuru yapılmadan doğrudan tazminat davası açılmışsa davanın açıldığı tarih faizin başlangıç tarihi olarak kabul edilmektedir²⁰⁴⁰. Kanaatimizce faizin işlemeye başlayacağı an yazılı başvuruda başvurunun taşıyıcıya ulaştığı an, dava açılmasında ise davanın açıldığı andır.

CMR m.23/4’te zıya veya hasar halinde sorumluluğun belirlenmesinde, taşıma ücreti, gümrük vergisi ve eşyanın taşınması nedeniyle yapılmış masraflar dikkate alınacaktır. Bu masraflar taşımaya ilişkin masraflar olup, taşımaya başlama anında, gönderen tarafından yapılan taşıma ücreti, ambalaj giderleri, gümrük vergisi, depolama masrafları ve diğer giderleri içermektedir. Eşyanın taşıma amacıyla teslim alındığı ana kadar olan masraflar iade edilecek masraflardan sayılmazlar. CMR m.23/4’e göre belirlenen tazminat yanında ödenecek olan bu diğer masraf kalemleri tam zıya halinde tamamen; kısmi zıya halinde ise zıya uğrayan kısım oranında ödenecektir.

²⁰³⁸ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.303.

²⁰³⁹ **Clarke:** *International Carriage of Goods by Road: CMR*, s.303.

²⁰⁴⁰ Sigortacı ödediği tazminatın faiz ile birlikte tahsilini istemiştir. CMR’nin 27/1 uyarınca, yılda %5 üzerinden hesap edilecek faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak taşımacıya gönderildiği tarihten itibaren başlayacak olmasına rağmen, mahkemece bu husus nazara alınmadan ödeme tarihinden itibaren faize hükmedilmesi doğru görülmemiş ve kararın davalı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir. (Y.11.HD. 10.05.2012- E. 648 / K.7560) bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.110.

CMR m.23/3 uyarınca ziya ve hasar durumunda taşıyıcının sorumluluğu hiçbir şekilde eşyanın eksik brüt ağırlığının (net olmayan ağırlığının) kg başına 8,33 ÖÇH'den fazla olamayacaktır²⁰⁴¹.

CMR m.23/7'ye göre taraflar ÖÇH'nın ulusal paraya tahvil edileceği günü serbestçe kararlaştırabilirler.

5.8.8.2. Gecikme Halinde

TTK m.23/5 uyarınca gecikme halinde, hak sahibi zararın gecikmeden ileri geldiğini ispat ederse taşıyıcı bu zarar için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder. Burada tüm taşıma ücreti üzerinden bir indirim söz konusu olduğundan, multimodal taşıma söz konusu olduğunda bu tazminat hesaplanırken taşımanın karayolu taşımasına tekabül eden kısmı esas alınmayacaktır²⁰⁴².

5.8.9. Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

5.8.9.1. Ek Ücret ile Sevk Mektubuna Eşyanın Değerinin Yüksek Yazılması ve Bu Durumun Taşıyıcı Tarafından Onaylanması

CMR m.24'e göre; *“Gönderen anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda madde 23 paragraf 3'te belirtilen sınırı geçen bir değer beya edilebilir. Bu takdirde, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer”*.

CMR m.24'ün uygulanabilmesi gönderen ile taşıyıcının bir ek ücretin ödenmesi hususunda anlaşmış olması gerekmektedir. Burada ek ücretin ödenmesi gerekli olmayıp, anlaşma yeterlidir. Bununla birlikte zararın tazmininde taşıyanın sorumluluğunun CMR m.23/3'te öngörülen sorumluluk sınırlarından yüksek olacağının ve eşyanın değerinin sevk mektubuna şerh edilmesi gerekmektedir.

5.8.9.2. Sevk Mektubuna Teslimde Özel Menfaatin Yazılması

CMR m.26'ya göre: *“Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin aşılması halinde gönderen belirlenecek bu ücretin ödenmesi karşılığında, teslim süresi için özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar. Teslim süresi için özel bir faiz ödeneceği*

²⁰⁴¹ **Kaya;** Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları I, s.318; **Arkan;** CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, s.319; **Aydın;** CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, s.11.

²⁰⁴² **Adıgüzel;** MTO, s.295.

beyan edilmiş ise 23, 24 ve 25. Maddelerde öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir.”

CMR m. 26, zıya, hasar ve gecikme hallerinde uygulanabilecektir. Hak sahibine gecikme halinde taşıma ücreti ile birlikte belirli bir ücret ödemesi karşılığında özel faiz miktarı talep etme hakkı bahşetmektedir²⁰⁴³. Burada özel faizden kastedilen CMR m.23,24 ve 25. maddelere göre tespit edilen tazminattan başka ispat edebilen dolaylı zararlar ile değer kaybı gibi diğer malvarlığı zararlarıdır²⁰⁴⁴.

5.8.9.3. Kast veya Kasta Eşdeğer Kusur

CMR'nin 29. maddesi, yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, taşıyıcının ya da CMR'nin 3. maddesi uyarınca taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin, zararın ortaya çıkmasında kasıtlarının ya da davaya bakan hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer sayılan kusurlarının varlığı halinde, sorumluluğu kaldıran ya da sınırlandıran CMR hükümlerinden yararlanamayacaklarını düzenlemektedir²⁰⁴⁵. Sidney G Jones Ltd and Others ve Martin Bencher Ltd and Others davasında sürücü yoldan çıkınca eşya zarar görmüştür. Davaya bakan hakim sürücünün araç kullanabileceği azami süreden haberdar olduğunu ve bunu bilerek önemsemediğini tespit etmiştir. Sürücü ayrıca bu durumun kendisi ve diğer sürücüler için

²⁰⁴³ **Varol:** Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, s.163.

²⁰⁴⁴ **Varol:** Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, s.164.

²⁰⁴⁵ **Höra:** MAH VersR/ Bearbeiter § 11, Knr.209; **Colebunders:** Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime, s.46; “...Mahkemece Karayolu İle Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi ile İlgili Anlaşma (CMR) hükümlerine göre davalı taşıyıcının sınırlı sorumluluğu bulunduğu bahisle hüküm kurulmuştur, CMR'nin 29. maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup, buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinden veya kasdi fena harekete muadil addedilen kusurundan meydana gelen hasar halinde taşıyıcının sorumluluğunu tahdit eden veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulanma kabiliyeti kalmamaktadır. Anılan maddede sözü edilen taşıyıcının kendi fena hareketi veya kasdi fena hareketi kavramlarını Türk Ticaret Kanununun 786. maddesinde sözü edilen ağır kusur ve hile kavramları en yakın olarak karşılamakta olup, taşıyıcının ağır kusur veya hilesinin bulunduğu durumlarda sınırlı sorumluluğunun bulunmadığının kabulü gerekmektedir . Mahkemece alınan bilirkişi raporunda hukukçu bilirkişilerin de isabetli olarak belirttikleri üzere, taşıyıcının zarara hiçbir açıklama getirmemiş olması, kendisinin karine olarak sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmiş sayılmasına yol açacağı gibi, iki büyük palet ve toplam 698 Kg olan yükün, 273 kg.dan oluşan bir paletin alıcıya ulaşamamasının makul, kabul edilebilir bir açıklamasını yapamayan davalı taşıyıcının bu hareketinin kötü niyete eşdeğer bir kusur olduğu, ağır kusur olarak kabulünün gerektiği, bu halde de taşıyıcının CMR'deki sınırlı sorumluluk esasından yararlanamayacağının, davacının gerçek zararının karşılanması gerektiğinin kabulü gerekirken yazılı olduğu şekilde taşıyıcının sınırlı sorumlu olduğunun kabulü ile hüküm kurulması doğru görülmemiştir...” Bkz. Yarg. 11. H.D. E: 2000/4546, K:2000/5446, K.T.: 12.06.2000, <https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2000-4546-k-2000-5446-t-12-06-2000-yargitay-11-hukuk-dairesi-karari/442885/> (E.T.: 25.12.2021); “Olaya uygulanması gereken CMR 32'nci maddede kasta eş değer kabul edilen kusurdan bahsedilmiş olup, görüldüğü üzere maddede tam kusurdan değil, kasta eş değer kusurdan söz edilmektedir. Bilindiği üzere, kasta eşdeğer kusur kavramı, bir özel hukuk kavramı olup, kasıt olmamakla beraber, kasta yakın bir kusurun mevcudiyetini ifade eder. Bu durumda, davalı araç sürücüsünün, kusur durumunun, açıklanan hususlar dikkate alınarak belirlenmesi ve sonucu çerçevesinde karar verilmelidir. (Y.11. Hd. 05.02.2008- E. 14368/ K.1152)” bkz. **Eriş:** Taşıma Hukuku, s.140.

büyük risk teşkil ettiğini biliyordu. Bu davada sürücünün hareketi kasta eş değer kusur olarak kabul edilmiş ve taşıyıcı sınırlama hakkını kaybettiğine hükmedilmiştir²⁰⁴⁶.

²⁰⁴⁶ **Jia Jia:** *Container Carrier's Liability in International Multimodal Transport*, s.191; “ Taşıma yapan araç davalı şirkete aittir. Araç sürücüsü de taşıyıcının temsilcisi olduğuna göre imzaladığı bu sözleşme taşıyıcıyı da bağlar. (Y. 11. HD. 06.12.2011- E. 6538 /K. 16493) bkz. **Eriş:** *Taşıma Hukuku*, s.122.

SONUÇ

Multimodal taşımaya günümüzde popüleritesini git gide artıran yeni bir tür taşıma olarak bakılmaktadır. Multimodal taşıma bünyesinde tekil taşımaları barındırmakta olup, bu taşımalar kullanılarak icra edilmektedir. Tekil taşımaya ilişkin çözümlerin multimodal taşımada kullanıp kullanılmayacağının değerlendirilmesi için ilk olarak yapılması gereken multimodal taşıma kavramının açıklığa kavuşturulmasıdır.

Bu noktada öncelikle multimodal taşıma kavramının hukuk dünyasında nasıl ortaya çıktığı saptanmalıdır. Tarihin her döneminde insanoğlu kendisini veya eşyalarını bir yerden başka bir yere taşımıştır. Taşıma işi önceleri tek bir taşıma türü kullanarak gerçekleştirilen bir faaliyet olarak değerlendirilmiştir. Zaman içerisinde teknolojinin ilerlemesi ile birlikte, gemi, tren, motorlu kara araçları ve havayolu araçları vb. farklı taşıma araçlarının ortaya çıkması ile yeni taşıma türleri ortaya çıkmıştır. Bu durum da eşyaların birden fazla taşıma türü kullanılarak bir yerden başka bir yere taşınmasını beraberinde getirmiştir.

1950'li yıllardan itibaren eşyaların kamyon, gemi, tren ve uçakla daha güvenilir bir şekilde taşınmasını sağlamak için adına konteyner dediğimiz büyük çelik kutuların inşa edilmeye başlanmasıyla birlikte eşyaların birden fazla taşıma türü kullanılarak taşınması yaygın hale gelmiştir. Her ne kadar konteynerler, eşya taşımacılığını basitleştirmiş olsalar da, birden fazla taşıma türü kullanılarak kapıdan kapıya temelinde geliştirilen multimodal taşımanın yasal yönlerini basitleştirmemişlerdir. Bu sebeple multimodal taşımanın hukuki niteliği izah edilmelidir.

Hukuki niteliği izah ederken, multimodal taşımanın diğer taşıma yöntemlerinden farkı ortaya konulmalıdır. Bu taşımanın niçin bu isimle hukuk aleminde yer aldığı, onu diğer taşıma yöntemlerinden ayıran unsurlarla birlikte ele alınmalıdır. "Kombine taşıma", "direkt taşıma" veya "intermodal taşıma" veya "kapıdan kapıya taşıma", "konteyner taşımacılığı", "piggyback taşıma" "zincirleme taşıma" ve "kesintili taşıma" olarak adlandırılabilenimiz taşımalarla ortak yönleri ve farklılıkları izah edilmeli, uygulamada bu kavramların çoğunlukla birbirleri yerine kullanılmaları yönündeki yanlış kanaat giderilmelidir.

Multimodal taşımanın onu tekil taşımalarından ve diğer taşıma yöntemlerinden ayıran bazı unsurları söz konusudur. Bu unsurların en başında da eşyaların en az iki farklı taşıma türüyle taşınması gelmektedir. Bunun yanında multimodal taşımadan bahsedebilmek için en az iki farklı taşıma türünü tek taşımada biraya getiren bir multimodal taşıma sözleşmesinin varlığı gereklidir. Multimodal taşıma için yapılan tanım bu taşımanın tarafları arasında yapılan multimodal taşıma sözleşmesi içinde benzer şekilde ele alınacaktır.

Multimodal taşımanın tek bir taşıma türünü kapsayan sözleşmelerden farklı olarak kendine özgü bir sözleşme olup olmadığı incelenmiştir. Kendine özgü sözleşme yaklaşımının multimodal taşımaları düzenleyen yeknesak kurallar olmadığı göz önüne alınarak uygulanamayacağı kanaatine ulaşılmıştır. Multimodal taşıma sözleşmesinde baskın olan taşıma türüne ait kuralların bir bütün olarak sözleşmeye uygulanacağına ilişkin baskın sözleşme yaklaşımının geçerli olup olmadığı değerlendirilmiştir. Ancak bu yaklaşımın da multimodal taşımayı tam anlamıyla yansıtmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Bu değerlendirmeler ışığında, multimodal taşıma sözleşmesinin tekil taşıma sözleşmelerinden ayrı özelliklerine sahip, tekil taşıma sözleşmelerinin unsurlarının kanunun öngörmediği biçimde biraraya geldiği karma sözleşme olduğu fikri öne çıkmıştır.

Çalışmamız kapsamında multimodal taşımayı diğer taşımalardan ayırmaya yönelik önemli bir husus da, karma bir sözleşme olarak multimodal taşıma sözleşmesinde başka bir sözleşme kapsamında yan edim olarak gördüğümüz unsurların asli edimle yan yana gelerek asli edime eklenmesidir. Çünkü tekil sözleşmelere baktığımız zaman eşyanın tek bir taşıma türü kullanılarak bir yerden başka bir yere taşınması görmekteyiz. Aktarma, depolama ve gümrük gibi işlemler ayrıca taahhüt edilmişse taşıyıcı için yan edim teşkil eder. Buna karşılık multimodal taşımalarda yükün aktarılması, depolanması, yüklenmesi, boşaltılması, yükle ilgili gümrük işlemleri, diğer bir deyişle eşyanın teslim alındığı andan teslim edileceği ana kadar taşıma faaliyetinin gerektirdiği her türlü iş ve işlem multimodal taşımanın kapsamındadır.

Multimodal taşımanın doğası gereği, eşyaların taşınması sürecinde birden fazla kişi yer almaktadır. Bu taşımanın içerisinde, MTO, alt taşıyıcılar MTO'nun çalışanları, temsilcileri ve aracıları ve multimodal taşımanın yerine getirilmesinde hizmetinden yararlandığı kişiler vardır. Bu husus açıkça taşımanın sorumluluğunu üstlenmiş olan ve ortaya çıkan herhangi bir zarar durumunda zararın talep edileceği kişi olan MTO'nun kimliğinin belirlenmesi gerektirir. Bu kimlik belirleme önemlidir. Çünkü talepte bulunacak kişinin husumeti doğru kişiye yöneltmesini sağlamaktadır.

Multimodal taşıma bir taşıma faaliyeti olmasına rağmen eşyaların bir yerden başka bir yere taşınmasını üstlenen taşıyıcı kavramından ziyade multimodal taşıma operatörü kavramına yer verilmiştir. Şu anda MTO'nun konumunun değişken olduğu görülmektedir. Multimodal taşımayı üstlenen herkes kendini MTO konumlandırmasında bulabilir. Böylelikle tekil taşımalardaki taşıyıcılar ve taşıma işleri komisyoncuları, charterer ve NVOCC multimodal taşımayı gerçekleştiren kişiler olabilir.

Multimodal taşımaya ilişkin yürürlükte bir düzenlemenin olmaması sebebiyle, tekil taşımaya ilişkin düzenlemeler multimodal taşımaya uygulanmaktadır. Bu sebeple

çalışmamızda MTO kavramı tekil taşımaya ilişkin uluslararası konvansiyonlardaki taşıyıcı tanımları ve doktrin görüşleri ışığında ele alınmıştır. Multimodal taşıma sözleşmesi taşıma sözleşmesi olarak kabul edildiğinden MTO akdi taşıyıcı statüsündedir. MTO eşyaları bir yerden diğer yere multimodal taşınması sözleşmesi kapsamında taşımayı üstlenir. MTO tüm taşımayı kendisi gerçekleştirebileceği gibi, tüm taşıma için alt taşıyıcılarla sözleşme yapabilir veya taşımanın bazı bölümlerini kendisi gerçekleştirip bazı bölümleri için alt taşıyıcılarla sözleşme akdedebilir.

Multimodal taşımanın yerine getirebilmesi için MTO'nun multimodal taşıma konusunda belirli bir uzmanlığa sahip olması gerekmektedir. Bu durum da karşımıza günümüzde bu taşımayı gerçekleştiren taşıma işleri komisyoncularını çıkarmaktadır. Taşıma işleri komisyoncuları geleneksel sıfatları olan komisyoncu rolünden uzaklaşmakta, taşıyıcı rolünü üstlenmektedir. Taşıma işleri komisyoncusu taşıyıcı sayıldığı hallerde uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarının öngördüğü emredici kurallara tabi olmaktadır.

Multimodal taşımalarda denizyolu taşıma ayağı sıklıkla yer almaktadır. Bu durumda denizyolu ile taşımalarda geminin kendisine tahsis edildiği çarterer kavramını karşımıza çıkarmaktadır. Çarterer denizyoluyla eşya taşınmasını üstlenebilir. Taşıyan sıfatına haiz olan çarterer aynı zamanda multimodal taşımayı MTO sıfatıyla yerine getirebilir.

Amerikan hukukunda ortaya çıkan NVOCC taşıma işleri komisyoncusu olmakla birlikte, ücret karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı veya deniz safhasını da içeren multimodal taşımayı üstlenebilmektedir. NVOCC'nin taşıma türünü ve araçlarını serbestçe seçme imkanına sahip bir taşıma işleri komisyoncusu olması, taraf olduğu sözleşmeleri kendi adına akdetmesi ve işini ücret karşılığı yapması onu MTO olarak değerlendirmemizdeki temel etkindir.

Multimodal taşıma farklı taşıma türlerini ve taşımayla ilgili depolama, aktarma, gümrük işlemleri vb. işlemleri içerdiğinden, farklı taşıyıcıları ve taşıma sözleşmesine katılan taşımanın çeşitli alanlarında uzmanlaşmış kişileri taşımaya dahil etmektedir. Çalışmamız kapsamında bu kişiler multimodal taşımanın ilgilileri olarak ele alınmıştır.

Multimodal taşımada taşıma belgesinin düzenlenmesi zorunlu değildir. Ancak tarafların aralarında kararlaştırdıkları hususların yazılı hale getirilmesi bakımından taşıma belgesi önem arz etmektedir. Multimodal taşıma sözleşmesi de diğer taşıma sözleşmeleri gibi yazılı şekil şartına haiz olmadığından ispat problemleri ortaya çıkabilmektedir. Multimodal taşıma belgesinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesi eşyanın varma yerinde teslim alınmasını ve diğer hakların devrini kolaylaştırmaktadır. Uygulamada matbu şekilde 1992 ICC Kuralları esas alınarak düzenlenmiş taşıma belgeleri kullanılmaktadır. Bu taşıma

belgelerinin multimodal taşımada uygulanacak ulusal düzenlemelere ve uluslararası konvansiyonlara tabi olacağı göz ardı edilmemelidir.

Multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları multimodal taşıma belgesine zarar yerinin bilinmesi veya bilinmemesine bağlı olarak uygulanacak emredici taşıma hukuku kurallarına aykırı olmamak kaydıyla her türlü klozu koyabilirler. Uygulamada en çok kullanılan klotlar hukuk seçimine ilişkin paramount klot, MTO'nun yardımcılara haksız fiil sorumluluğuna dair himalaya klot ve MTO'nun yardımcılara tazminat için başvurulması halinde ödenen tazminat için rücu etme hakkı sağlayan indemnity klotudur.

Mevcut hukuk sisteminde, zıya, hasar veya gecikme gibi multimodal taşımadan kaynaklanan bir soruna uygulanabilecek uluslararası bir düzenleme bulunmamaktadır. Her ne kadar geçtiğimiz yıllarda multimodal taşımada sorumluluğu yeknesaklaştırmak adına çeşitli girişimler yapılmış olsa da, bunların hiçbirisi uluslararası bir standart getirememiştir. 1980 tarihli MTC yeterli sayıda onay alamadığından dolayı henüz yürürlüğe girmemiştir. 1990'lı yılların başlarında, ticari sözleşmelere, yani UNCTAD/ICC Kurallarına eklenmek üzere bir takım standart sözleşme şartları hazırlanmıştır. MTC ve UNCTAD/ICC Kurallarının önemli unsurlarını içeren birçok ulusal, bölgesel ve alt-bölgesel yasa ve yönetmelikler ortaya çıkmış, ancak, bu durum uluslararası düzeydeki ayrışmanın artmasına yol açmıştır. Nitekim multimodal taşımada emredici uluslararası bir konvansiyonun olmaması tüm emredici uluslararası konvansiyonların ve ulusal kanunların potansiyel olarak uygulanabilirliğinin ve bunun bir tahmin edilemezliğe yol açacağının habercisidir. Mevcut yasal çerçeve sırasıyla denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve ülke içi su yolu taşımacılığını düzenlemek için tasarlanan uluslararası tekil taşıma konvansiyonlarından, çeşitli bölgesel anlaşmalardan, ulusal yasalardan ve standart formdaki sözleşmelerden oluşmaktadır.

Multimodal taşıma için en iyi konu sorumluluktur. Anahtar sorulardan biri ve muhtemelen tartışılması gereken en önemli konu, multimodal taşımaya uygulanacak bir düzenlemeye ne tür bir sorumluluk sisteminin dahil edilmesi gerektiğidir. Türkiye halihazırda multimodal taşıma sistemini düzenleyen herhangi bir uluslararası ya da bölgesel bir düzenlemenin tarafı olmasa da, multimodal taşıma sistemini ilk defa sistematik bir şekilde TTK 902 ile 905.maddelerinde “değişik tür araçlar ile taşıma” başlığı altında düzenlemiştir.

Çalışmada, TTK'nın 902 ve 905 inci maddeleri arasında düzenlenen multimodal taşıma ayrıntılı olarak incelenmiş, Alman hukukuna benzer şekilde tek tip ve ağ sorumluluk sistemi içeren bir sistemin olduğu tespit edilmiştir.

TTK'nın 902. maddesi mehz alındığı HGB ile benzer bir şekilde, multimodal taşıma ve MTO ile ilgili bir tanımlama yapmamış, multimodal taşımanın unsurlarını belirtip,

MTO'nun sorumluluğunun tesisinde, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen TTK genel hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlamıştır.

TTK m.903 ise zararın meydana geldiği taşıma türünün tespit edilebilmesi durumunda ilgili taşıma türünü düzenleyen normun uygulanacağını belirtmiştir. Bu hüküm TTK m.902'de benimsenen tek tip sorumluluk sisteminden ayrılarak, zarar yerinin belirli olması veya ispat edilmesi durumunda ağ sorumluluk sistemini benimsemiş, zararın gerçekleştiği taşıma türüne ait hukukun öncelikli olarak uygulanacağını ifade etmiştir. Esasen bu durum Alman hukukunda kısmi farazi taşıma hukuku teorisinin Türk hukukundaki görünümüdür. Buna göre MTO zararın gerçekleştiği taşıma safhasına bakılmaksızın, alt taşıyıcının gerçekleştirdiği taşımadan gönderen ile arasında sanki o taşıma türüne dair bir sözleşme varmış gibi sorumlu olmaktadır. Türk hukukunda da tüm dünyada olduğu gibi multimodal taşımada tüm taşımanın taşıma türleri kadar bölümlere ayrıldığı, her bir bölümün kendi içerisinde sorumluluğunun belirlendiği çoklu bir sorumluluk rejimine yer verilmiştir. Farklı taşıma safhalarında birden fazla zararın meydana gelmesi durumunda ise her bir taşıma safhasının zarara ne açıdan etki ettiği nedensellik bağına göre orantılı olarak belirlenecektir.

TTK m.903 uyarınca bilinen zarar yerinde uluslararası konvansiyonların uygulanması söz konusu değilse her bir taşıma safhasını düzenleyen iç hukuk kuralları uygulama alanı bulacaktır. Zarar yerinin demiryolu olması durumunda RDİN, burada boşluk olduğu hallerde TTK, zarar yerinin havayolu olması durumunda TSHK, zarar yerinin denizyolu veya iç su yolu olması durumunda TTK'nın Deniz Ticareti başlıklı 5. Kitabı, zarar yerinin karayolu olması veya bilinmeyen zarar yerinde ise TTK'nın m.856- 893 hükümleri uygulanacaktır. Bu sebeple çalışmamızda bu düzenlemelerdeki taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, başlaması, sona ermesi, sınırlandırılması, sınırlama hakkının kaybına ilişkin haller ve sorumluluktan kurtulma halleri ele alınmıştır.

RDİN ve TTK'da taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği kusursuz sorumluluk olarak belirlenmişken, TSHK ve TTK'nın Deniz Ticareti başlıklı 5. Kitabı'nda taşıyıcının sorumluluğu kusur sorumluluğu olarak ifade edilmiştir. Bu düzenlemelerde taşıyıcının sorumluluğu ve sona ermesi halleri de birbirinden farklılık arz etmektedir. Bu düzenlemeler bazı ortak sorumluluktan kurtulma halleri içerse de taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasında önemli farklılıklar barındırmaktadır. Sorumluluğun sınırlanması noktasında bu farklılıklar devam etmektedir. Örneğin RDİN'de zıya halinde taşıyıcının sorumlu olduğu miktar TTK hükümleri ile karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır. Bu ve benzeri durumlar taşıyıcının sorumluluğunun hakkaniyetli bir şekilde belirlenmesine engel teşkil etmektedir.

Multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarının uluslararası bir konvansiyonu multimodal taşıma sözleşmesine uygulamak yönünde iradeleri yoksa kanunlar ihtilafı kurallarına göre yetkili ulusal hukuk uluslararası bir konvansiyonunun uygulanmasını zorunlu kılıyorsa, bu uluslararası konvansiyon multimodal taşımaya uygulanır. Türkiye'nin taraf olduğu taşıma hukukuna ilişkin konvansiyonlar, MÖHÜK m.1/2 ve TTK m.902 gereğince TTK hükümlerinden önce uygulanacaktır. Bu uluslararası tekil taşıma konvansiyonları zarar yerinin belirlenebilir olması durumunda multimodal taşımanın ilgili taşıma safhalarına uygulanabilecektir. Zarar yerinin belirlenmesi durumunda ise MÖHUK m.29 uyarınca uygulanacak hükümler TTK m.902 ile 905'tir.

Çalışmamız kapsamında ele aldığımız tekil taşımalara ilişkin uluslararası konvansiyonlar bu taşıma türlerini özgü kurallar içerirler. Ancak bazı tekil taşımaya ilişkin konvansiyonlar multimodal taşımaya ilişkin hükümler de ihtiva etmektedir. HK, RK, VK ve MK düzenlemeyi amaçladıkları taşıma türünün multimodal taşımanın belirli bir aşamasına uygulanacağını belirtmektedir. Bu durumda konvansiyonların multimodal taşımaya ilişkin hükümleri öncelikli olarak uygulanacaktır.

Türkiye demiryolu taşımaları için CIM'e, havayolu taşımaları için VK ve MK'ya, denizyolu taşımaları için 1924 tarihli LK'ya, karayolu taşımaları için CIM'e taraftır. Çalışmamızda Türkiye'nin taraf olmadığı bir konvansiyon olmasına rağmen iç suyu ile taşımaları düzenleyen CMNI, denizyolu taşımalarında oldukça önemli bir konvansiyon olan hükümleri MTC ve RK'yı önemli ölçüde etkileyen HK, çalışmamızda denizyoluyla taşıma konvansiyonu olarak kabul ettiğimiz, ancak denizyoluyla taşımanın yanında multimodal taşımayla ilgili önemli hükümler içeren RK'da ele alınmıştır. Bu konvansiyonlardaki taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, kapsamı, sınırlandırılması, sınırlanma hakkının kaybı ve sorumluluktan kurtulma halleri ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Denizyolu ve iç suyuyla eşya taşınmasına ilişkin uluslararası konvansiyonlar zıya veya hasar durumunda taşıyıcı için bir kusur sorumluluğu öngörürlerken, diğer taşıma konvansiyonları kusursuz sorumluluğu benimserler.

LK/LVK ve HK taşıyıcıya sorumluluktan kurtulmada daha düşük bir özen yükümlülüğü yüklerken deniz konvansiyonu olmayan konvansiyonlar kusursuz sorumluluktan az ama makul özenden çok daha fazla özen yükümlülüğü yüklerler. Karayolu, demiryolu ve havayolu taşıyıcılarının CMR COTIF-CIM ve MK uyarınca azami özeni göstermeleri gerekir.

Gecikme sorumluluğuna ilişkin olarak LK ve LVK bu meseleyle ilgili hüküm öngörmemektedir. HK CMR ve RK teslimdeki gecikmenin açık bir tanımına yer vermektedir. COTIF-CIM, MK ve CMNI ise sadece taşıyıcının gecikmeden sorumlu olduğunu belirtirler.

Farklı taşıma türlerindeki taşıyıcı sorumluluklarının farklı olmasının esas sebebi her bir taşıma türündeki rizikoların önemli ölçüde değişmesidir. Bu sebeple uluslararası multimodal taşımalarda MTO'nun sorumluluğu her bir uluslararası tekil taşıma konvansiyonunda önemli ölçüde değişiklik gösterir. Sorumluluğun türü benzer olmasına rağmen MTO'nun sorumluluğu sadece sorumluluk türlerine göre değil aynı zamanda, sorumluluğun kapsamı sorumluluktan kurtulma halleri, ispat yükü ve sorumluluğun sınırlandırılması gibi faktörlere de bağlıdır. Dört farklı taşıma türünde sorumluluktan kurtulma halleri arasında farklılıklar bulunmaktadır. Genel olarak deniz konvansiyonları en geniş kapsamlı muafiyetlere sahiptir. Buna karşın diğer uluslararası konvansiyonlarda kapsam nispeten sınırlıdır.

İspat yüküne ilişkin olarak, talepte bulunanın ve MTO'nun ispat yükünü değiştirebilecekleri bazı aşamalar vardır. Talepte bulunan eşyalara ilişkin zıya, hasar ya da gecikmeye sebep olan olayın eşyalar taşıyıcının gözetiminde olduğu esnada gerçekleştiğini ispatlayacak, taşıyıcı ise zıya, hasar ya da gecikmeye sorumluluktan kurtulma hallerinin ya da gönderen veya gönderilenin kusurunun sebep olduğunu ispatlayacaktır. Denizyolu ile taşımalarda ispat yükünü etkileyen önemli bir savunma denize elverişlilik yükümlülüğü iken karayolu, demiryolu ve havayolu taşımada önemli mesele ne tür bir rizikonun gerçekleştiğidir. Diğer taraftan, sorumluluktan kurtulma hallerinden birinin gerçekleşmesi hali tüm konvansiyonlarda taşıyıcının meydana gelen zarardan sorumlu olmaması sonucunu doğurmaktadır.

Uluslararası konvansiyonlar uyarınca taşıyıcı eşyalara ilişkin zıya, hasar ya da gecikme durumunda kendisinin ve yardımcılarının sorumluluğunu sınırlama hakkına sahiptir. Zayi olan veya hasar gören eşyalar için sorumluluk sınırı paket veya birim başına ya da ağırlık üzerinden hesaplanır. LK hariç tüm deniz konvansiyonları daha yüksek bir sınır elde etmek adına iki farklı formül kullanırlar. CMR COTIF-CIM ve MK sadece ağırlık sınırına sahiptir. Zıya veya hasar için deniz konvansiyonları nispeten daha düşük bir sınır öngörür iken, MK kg başına 22 ÖÇH ile en yüksek sınıra sahiptir. RK'da ise LK/LVK'dan yüksek MTC'den düşük, HK'dan % 10 daha fazla bir sorumluluk sınırı belirlenmiştir.

LK/LVK hariç tüm konvansiyonlar gecikme durumunda sorumluluğu sınırlamaya izin verirler. Hesaplama tesliminde gecikme yaşanmış eşyalar için ödenecek ücrete dayanır. HK ve RK buna ücretin 2,5 katıyla bir sınırlama getirirken diğer konvansiyonlarda böyle bir

sınırlama yoktur. Bununla birlikte bütün konvansiyonlarda bu meblağın taşıma ücretinin tamamını aşamayacağı ifade edilmiştir.

Kast ve kasta eşdeğer kusur uluslararası konvansiyonlarda sorumluluğun sınırlanması hakkının kaybına yol açan bir sebep olarak ele alınmıştır. Bu konvansiyonlarda taşıyıcı genel olarak kendi fiili veya ihmalden dolayı sınırlama hakkından yoksun kalmaktadır. Fakat CMR ve VK'da taşıyıcı bu hakkını çalışanları, aracıları ya da taşımayı gerçekleştirmek için hizmetlerini kullandığı diğer kişilerinin fiil ve ihmalden dolayı da kaybetmektedir.

Bir taşıma işlemini gerçekleştirmek için farklı taşıma türleri kullanıldığında, kullanılan taşıma türüne bağlı olarak farklı sorumluluk rejimleri uygulanır. Ülke sınırlarını aşmak, uygulanabilir kuralları değiştirebilir. Bu nedenle taraflar, sözleşmeye dayalı ilişkilerine uygulanacak hukuku kararlaştırabilir. Ancak tekil taşıma türlerini düzenleyen uluslararası konvansiyonlar taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin emredici hükümler ihtiva ettiğinden taraflar bu düzenlemelerin aksini kararlaştıramaz. Bu durum bir gönderen ile taşıyıcı arasındaki sözleşmeye bağlı hukuki ilişkiyi zorlaştırır. Özellikle bu emredici kurallar bazen birbiriyle çatıştığından, her iki taraf için de belirsizlik yaratmaktadır. Bu bakımdan uluslararası tekil konvansiyonların birbirleriyle çatışıp çatışmayacakları hususunun değerlendirilmesi de önem arz etmektedir. Zarar farklı türlerinin bağlantı noktasında meydana geldiğinde ya da zarar yeri belirlenemediğinde çatışma ortaya çıkabilir. HK, RK, CMNI, CMR, CIM, VK ve MK bu durumlar için hükümler öngörmüştür.

Uluslararası multimodal taşıma günümüzde önemli bir taşıma yöntemi olmuştur ve farklı taşıma türlerindeki konteynerlerin kullanılması ve yeni taşıma teknolojilerinin gelişimi gibi gelişmeler onun sürekli gelişmesini sağlamaktadır. Mevcut uluslararası tekil konvansiyonlar uluslararası multimodal taşımaya uyum sağlamaları için zaman içerisinde değişikliğe uğramıştır. Ancak mevcut sistemde multimodal taşımada tekil taşıma konvansiyonlarının öngördüğü sorumluluk rejimlerinin yapısı değiştirilmeden multimodal taşımaya uygulanmaktadır. Bu durumda hukuki ihtilaflara sebep olmaktadır. Çünkü taşıma hukukunda farklı sorumluluk rejimleri uluslararası ticaretin önünde önemli bir engeldir. Tekil taşıma konvansiyonu hükümlerinin aynı sözleşmede bir arada olması zorunlu tutulduğunda bunların sorumluluk rejimleri farklı sorumluluk esaslarına, farklı sorumluluk sınırlarına ve farklı sorumluluktan kurtulma hallerini içerdiği için karmaşık bir durum ortaya çıkmaktadır. Gönderen ve MTO'nun belirli bir sorumluluk rejimi uygulamak için sözleşmeye hüküm eklemesi de, tekil taşıma türüne ilişkin konvansiyonların emredici hükümleri sebebiyle mümkün olmamaktadır. Buradan hareketle şu anda dünyada kabul edilen tekil taşıma konvansiyonlarının multimodal taşımaya uygulanması MTO'nun sorumluluğunu

düzenlemede kalıcı bir çözüm olarak değerlendirilemez. Eşyaların taşınmasında tekil taşıma türlerinin kullanıldığı eski zamanlarda farklı tür sorumluluk rejimleri uygulanabilirdi. Konteyner devrimi sürecinde multimodal taşıma uluslararası ticarete eşya taşımanın daha modern ve etkili bir yolu olmuştur. Multimodal taşımaya ilişkin problem farklı konvansiyonlar arasındaki bu farklılıkların sonucundan başka bir şey değildir. Bu farklılıklardan oluşan problemler esasen multimodal taşımanın engelleridir. Taşıma hukukundaki en büyük problem farklı türleri, farklı sınırları, farklı belgeleri ve farklı zamanaşımalarını düzenleyen kurallardır. Bu farklılıklar, multimodal taşımada olduğu gibi tek bir sözleşme içinde birleştirilmeye çalışıldığında hukuki ihtilaflara yol açmaktadır.

Multimodal taşımada yeknesak kurallar getirmek amacıyla çalışmaların yapıldığını görmekteyiz. Bu konudaki en önemli çalışmanın MTC olduğunu söyleyebiliriz. MTC multimodal taşımadaki güncel kuralların dayandığı yapı taşlarını ortaya koymuştur. Bununla birlikte çalışmamızda izah ettiğimiz üzere yeterli desteği alamadığı için yürürlüğe girememiştir. MTC yürürlüğe girse dahi ağ sorumluluk sistemini benimsediği hükümler ve HK'dan esinlenilerek getirdiği kusur sorumluluğu ve sorumluluktan kurtulma hallerinin sınırlı olması sebebiyle multimodal taşımada etkin bir rol oynamayacaktır. MTC'nin sorumluluk ve sorumluluğu sınırlama hükümleriyle ilişkin olmak üzere belirliliği sağlama adına taraflara konvansiyonu devreden çıkarmaya izin vermeyecek şekilde emredici olması multimodal taşımayı düzenleyen bir konvansiyon için gereklidir. Ancak teknolojideki gelişmelerle birlikte kusur sorumluluğu genel olarak taşımadaki yerini kaybetmiştir. Eşyaların günümüzde konteynerler vasıtasıyla taşınmaktadır. Bu sayede eşyaların zarar görme ihtimali azalsa dahi zarar meydana geldiğinde zararın hangi aşamada olmuş olabileceğini söylemek zorlaşmıştır. Kusur sorumluluğu zarar yerinin belirlenmesine dayanır. Multimodal taşımada zarar yeri belirlenemediğinde bu ilke sınırlı bir rol oynar. O halde sorumluluğun hukuki niteliği kusursuz sorumluluk olmalıdır. Bu sorumluluk esasında zarar meydana geldikten sonra sorumluluğun ölçüsüne dair sorun ortadan kalkar. Bu durum, taşıyıcının kusurlu olduğunu ispatlamak için harcayacağı zamanı ve masrafı azaltır.

RK denizyoluyla taşımayı düzenleyen bir konvansiyon olmasına rağmen denizyolu taşıma ayağı içeren multimodal taşımaya da uygulanabilmektedir. Bununla birlikte uluslararası tekil konvansiyonlar ile olası çatışmaları çözecek hükümlere sahiptir. Uluslararası multimodal taşıma genellikle bir deniz taşıması içerdiği için deniz taşıması özelliği MTO'nun sorumluluğunu önemli ölçüde değiştirmedeği gibi ana taşıma ülkelerinden destek elde etmek daha kolay olabilir. RK m. 17/3'teki uzun liste LK/LVK m.4/2 ve CMR ve COTIF-CIM'deki sorumluluktan kurtulma halini bir araya getirir. RK'da istisnaların MTO'ya

uygun olması amaçlanmıştır. MTC, MTO'ya bir istisnalar listesi olmadan gayet katı bir sorumluluk öngörmüş ve bu sebeple taşıma endüstrisinden destek alamamıştır. Bu sebeple RK'nın LK/LVK'daki sorumluluktan kurtulma hallerine yer vermesi isabetlidir. RK'da belirlenen sorumluluk sınırlamasının da MTO'nun sorumluluğunun önceki deniz konvansiyonları tarafından öngörülen sınırın altında kalmaması göz önünde bulundurulduğunda makul olduğu söylenebilir. RK kapıdan kapıya taşımaya uyum sağlamıştır ve sorumluluk süresini multimodal taşımaya uygun bir şekilde artırmıştır. Bununla birlikte, RK konteynerlerin sebep olduğu teknik ve hukuki değişiklikleri de dikkate almıştır. Tüm bu hususlar değerlendirildiğinde multimodal taşımalar için şu anda en iyi çözüm olduğu söylenebilir. Ancak RK denizyoluyla taşımalara özgüdür. Multimodal taşımada deniz ayağı her zaman söz konusu olmayabilir. Ayrıca konvansiyon MTC'deki kusur sorumluluğu esasını da devam ettirmiştir.

Uluslararası konvansiyonların meydana gelmesi ve yürürlüğe girmesi genellikle uzun zaman diline dayanır. Bununla birlikte ulusal hukuk sistemlerinin bu konvansiyonları ulusal hukuka dahil etme de karşılaştıkları bürokratik işlemlerden dolayı bu konvansiyonlar ulusal hukuka girmeden önce güncelliklerini yitirmektedirler. Ayrıca konvansiyonlar hukuktaki güncel gelişmelere ayak uyduracak değişikliklere izin vermeyerek hukuku dondurmaktadırlar. Bu sebeple güncel konuları izah etmede yetersiz kalmaktadırlar. UNCTAD/ICC Kurallarına dayanan model kurallar gibi taraf iradelerine dayanan kuralların multimodal taşımaya uygulanması bir çözüm olarak düşünülebilir. Bu kurallar esnek oldukları ve bütünlük içerisinde ya da değiştirilerek sözleşmelere ya da ulusal kanunlara uyacak şekilde benimsenebildiği için kabul edilebilir. Kaldı ki günümüzde bu kurallara dayalı taşıma belgeleri sıklıkla kullanılmaktadır. Zira bu kurallar oluşturulurken, multimodal taşıma ile ilgili problemlerden doğrudan etkilenen tarafların iradeleri yansıtılmaya çalışılmıştır. Bu kurallar uluslararası konvansiyonlar gibi bürokratik işlemlere tabi değildirler. Bu kurallar hukuktaki boşluğu doldurduğu ve diğer hukukları tamamlayabilen faydalı, güvenilir ve adil kurallar geliştirmede yararlı olduğu için tercih edilebilir. Ancak bu kurallarının uygulanmasının zorunlu olmaması, multimodal taşıma sözleşmesi için geçerli olan mevcut zorunlu uluslararası konvansiyonlara veya ulusal yasalara tabi olması multimoda taşımalarda yeni bir sorumluluk sistemi meydana getirme idealiyle uyuşmamaktadır.

Multimodal taşımanın önemi ve uluslararası ticaretteki yeri sebebiyle multimodal taşımayı düzenleyecek bir konvansiyonun olması gerektiği açıktır. Tekil konvansiyonlar multimodal taşımanın gereksinimlerini karşılayamamaktadır. Ancak taşıma endüstrisinin algı ve tavrında bir değişiklik ve belki de ekonomik faydaların hesaplanmasında bir değişme olana

kadar multimodal taşıma için tek bir konvansiyon ütopya olarak kalmaya devam edecektir. Böyle bir konvansiyon hazırlansa dahi bu konvansiyonu farklı paydaşlar kabul edecek midir? 1980 MTC’de alınamayan yeterli imza bu konvansiyonda alınabilecek midir? Gerekli imzayı almak için ne yapılmalıdır? Ya da bu konvansiyon MTC’de olmayan hangi hususları dahil ederek başarıya ulaşabilir? Böyle bir konvansiyonun yürürlüğe girebilmesi için taşıma endüstrisindeki her bir taşıma türünün paydaşlarının talepleri karşılanmalı ve karşılaştıkları problemler çözümlmelidir. Bu beklenti rasyonel gözükmemektedir.

Yeni bir multimodal taşıma konvansiyonun var olabilmesi için multimodal taşıma açısından tekil konvansiyonları ortadan kaldıran hepsinin hükümleri üzerinde amir olan tek tip sistem getirmesi gerektirir. Böyle bir çözüm ayrıca konvansiyonlar arasındaki çatışmayı kaldıracaktır. Multimodal taşımada bunun dışındaki herhangi bir başka çözüm kaçınılmaz olarak mevcut tekil taşıma konvansiyonları ile aynı çatışma problemlerine yol açacaktır.

Yeni bir multimodal taşıma konvansiyonunda MTO’nun sorumluluğu kusur sorumluluğu olarak belirlenmemeli, kusursuz sorumluluk olarak ele alınmalıdır. Kusur sorumluluğunda çoğu zaman kusuru ispat etmek zordur. Taşıyıcının özen yükümlülüğü değişen teknoloji ile birlikte değişecektir. Böylelikle kötü ya da iyi olsun bir davranış standardını temsil eden kusur, coğrafi yer ve teknolojik değişime göre değişmektedir. Ayrıca, zararın belli bir taşıma türünde olduğu belirlense bile MTO kendini farklı konvansiyonların farklı yargılama yerlerinde farklı yorumlandığı bir durumda bulabilir. Çünkü farklı ülkelerin mahkemeleri bu konvansiyonların yorumunda farklı yaklaşımlar benimsemeye meyillidir²⁰⁴⁷. Bu durumda temel sebebi konvansiyonlarının hiçbirinin hükümlerinin nasıl yorumlanması gerektiği konusunda bilgi vermemesi ve mahkemelerin bu hükümleri anlama ve yorumlamaya yardımcı olmak için konvansiyonların hazırlık çalışmalarını kullanma konusunda isteksizlikleridir²⁰⁴⁸. Böylelikle zarar yeri belirlendiğinde MTO’nun sorumluluğu kusurdan kusursuzluğa kadar geniş bir yelpazede değişen farklı derecedeki sorumluluk esasları ile birlikte emredici tekil konvansiyonlara tabidir. Zarar yeri belirlenmediğinde ise kusursuz sorumluluk söz konusudur. Çünkü talep edenin kusurlu olduğu durumlarda bile, taşıyıcı zararın nerede meydana geldiğini bilmez ve böylelikle kendisinin kusurlu olmadığını ispat edecek bir delili göstermez ise kendini sorumluluktan kurtaramaz. Multimodal taşımada birden fazla taşıma türünün kullanılması değil, taşıyıcının eşyaların varış yerine taşınmasını temin etmek için tüm hizmetleri sağlaması odak noktası olmalı, bunu sağlayacak bir sorumluluk rejimi ihdas edilmelidir. Bu sorumluluk rejimi kanaatimizce multimodal taşımaya uygun olmayan kusur sorumluluğu esasını terketmelidir.

²⁰⁴⁷ Hoeks: *Multimodal Transport Law*, s.35.

²⁰⁴⁸ Hoeks: *Multimodal Transport Law*, s.136.

Yeni bir multimodal taşıma konvansiyonu MTO'nun sorumluluğun sınırlarını, sorumluluktan kurtulma hallerini net bir şekilde belirlemelidir. Taraflar böylece sorumluluklarının farkında olarak sözleşme akdeceklerdir. Bu durum uluslararası ticareti büyük ölçüde kolaylaştıracaktır.

Yeni bir multimodal taşıma konvansiyonunda düzenlenecek olan taşıma belgesinin de tüm taşıma türlerine uygulanabilecek, kıymetli evrak niteliğine haiz bir taşıma belgesi olması gerekmektedir.

Multimodal taşımada dava açma hakkının bir süreye bağlandığı durumlarda sürenin hukuki niteliğinin, uzunluğunun ve ne zaman başlayacağını belirlenmesi önemlidir. Farklı taşıma türleri kullanıldığında bu süreleri belirlemek her zaman kolay değildir. Çünkü tekil taşımaya ilişkin konvansiyonların konvansiyonlarından bazılarında dava açma hakkı zamanaşımı süresine bağlanmışken, bazılarında hak düşürücü süre olarak öngörülmüştür. CIM'de zamanaşımı süresi çoğu durumda bir yıl, kast veya kasta eş değer kusur gibi belirli durumlarda da iki yıldır. LK ise bir yıllık hak düşürücü süre öngörmüştür. HK ise hak düşürücü süre yerine 2 yıllık zamanaşımı süresi öngörmüştür. RK'da HK'da benimsenen bu yaklaşımı devam ettirmiştir. MK'da sürenin hukuki niteliği tartışmalı olmakla birlikte iki yıllık hak düşürücü süre olduğunun kabulü gerekir. CMR uyarınca zamanaşımı süresi normalde bir yıl olup, kast ve kasta eş değer kusur durumunda üç yıldır. Çalışmamızda belirli yerlerde değindiğimiz zamanaşımı konusundaki farklı hükümler yeknesak bir düzenlemenin önündeki önemli bir engeldir. Yeni bir multimodal taşıma konvansiyonu taraflar için tek tip bir süre belirlemeli ve bu sürenin hukuki niteliği konusunda uzlaşmalıdır.

Çalışmamızda MTO'nun sorumluluğu mevcut yasal çerçeve uyarınca ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Yeni bir multimodal taşıma konvansiyonu bir ütopya olduğundan, tekil taşıma türlerinin hepsini kapsayan bir yapı içinde bu türlerin birbiriyle çatışmalarını önleyecek, sorumluluk boşluklarını ortadan kaldıracak hükümler getirmek akılcı bir çözüm olacaktır. Örneğin, depolama ve yükleme karayolu taşıması kapsamında ise CMR tüm taşımaya uygulanabilmektedir. Ancak karayolu taşımasının bitip, denizyolu taşıma safhasının başlayacağı zaman uluslararası konvansiyonların veya ulusal hukukun kapsamadığı bir süre olacaktır. Böyle bir durumun taraf iradeleri ile çözümünden ziyade ulusal hukuk düzenlerinde bu yönde hükümlerin olması belirliliği sağlayacaktır. Böylelikle tüm taşıma konvasiyonları aynı seviyede uygulanabilir olacak, bu konvansiyonlar multimodal taşıma sözleşmesi açısından sadece tekil taşımada olabileceği kadar işlevlerini yerine getireceklerdir. İki veya daha fazla tekil taşıma konvansiyonu aynı anda uygulanabilir olduğunda, hangisinin

uygulanacağına dair bir kural olmadığından bu konudaki boşluğu da ulusal hukuk düzenlerinin doldurması gerekecektir.



KAYNAKÇA

- Adıgüzel Burak : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcının Sorumluluğu Üzerine Hükümler”, **Legal Mali Hukuk Dergisi**, Y.3, S.32, Ağustos 2007.
- Adıgüzel, Burak : **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, 2. Baskı, Ankara 2012.
- Adıgüzel, Burak : **Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015.
- Adıgüzel, Burak : **Taşıma Hukuku**, Adalet Kitabevi, Ankara, 2018.
- Adıgüzel, Burak : “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı Ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu”, **İÜHFM**, 2013, C. LXXI, S. 2, ss.3-20.
- Adıgüzel, Burak : “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler”, **MÜHAD 2012**, C. 18, S. 2.
- Adıgüzel, Burak : “Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri ve Senetlerin Taşıyıcının sorumluluğunda Etkileri”, **EÜHFD**, C. IV, S. 1, 2009.
- Adıgüzel Burak : “Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi”, **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.3, S.2, Aralık, 2008, ss.291- 332.
- Aichberger, Thomas/Cassardt, Gunnar/Fuchs, Julian/Groh, Gunnar/Hakenberg, Michael/Kortstock, Ulf/Schmidt, Andrea/Schneil, Matthias/Weber, Klaus/Werner, Raik in Creifelds: **Rechtswörterbuch**, 24. Edition 2020.
- Akan, Pınar : **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünden Doğan Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2007.
- Akdeniz, Umut : **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2013.
- Akın, Mehmet Zeki : “Uluslararası Taşımacılıkta Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, **Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, İstanbul 1984.
- Akıncı, Sami : **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1968.
- Akıncı, Ziya : **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 1999.
- Akman, Galip Sermet : **Sorumsuzluk Anlaşması**, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1976.

- Aksoy, Sami : **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2015.
- Alcantara, Jose, M. : “The New Regime and Multimodal Transport” **Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly (LMCLQ)**, 2012.
- Alhan, Yunus : Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi, **Antalya Bilim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (ABÜHFD)**, C.8, S.16.
- Antalya, Gökhan : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt V/1,2, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019.
- Aral, Fahrettin/Ayrancı, Hasan: **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 13. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020.
- Aras, Yeşilova, Ecehan: **Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme (CMR md. 19-20-21)**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010.
- Aras, Yeşilova, Ecehan: “Yük Senedinin (TTKm. 859) Türk Ticaret Kanununda Yeniden Yer Alması, Karayolu Taşımacılığında Kıymetli Evraka İmkan Verilmesi midir?”, **LHD 2013**, C. 11, S. 123.
- Aras, Yeşilova, Ecehan: “CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 7, Sayı: 1, 2005.
- Aras, Yeşilova, Ecehan: **Konişmentonun İspat Kuvveti**, Güncel Yayınevi, İzmir, 2006.
- Aras, Yeşilova, Ecehan: **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2004.
- Arkan, Sabih : “24.05.1980 tarihli Eşyanın Değişik Tür Araçlar ile Taşınmasına Dair Konvansiyon Üzerinde İnceleme”, **Batider**, C.XI, S.3, 1982.
- Arkan, Sabih : **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Olgaç Matbaası, Ankara, 1987.
- Arkan, Sabih : “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri –TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, **BATİDER**, C. X, S. 2, 1979.

- Arkan, Sabih : “Ziya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar–CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme”, **Batider**, C. XIV, S. 2, 1987.
- Arkan, Sabih : “CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Kişilerin Fiillerinden Doğan Sorumluluk” **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988.
- Arkan, Sabih : “Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşıma Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul.
- Arkan, Sabih : Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, **Selçuk Üniversitesi Yayınları**, Konya 1991.
- Arkan, Sabih : **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 140, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982.
- Arkan, Sabih : Karayoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, İstanbul 1984.
- Arkan, Sabih : “Taşıma İşleri Komisyoncusu Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.37, S.1, 1980.
- Arkan, Sabih : “Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşıma Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul.
- Arkan, Sabih : “Sigorta Hukukunda Fazladan Yapılan Ödemelerin İadesinde Zamanaşımı”, (Zamanaşımı), **AÜHFD**, Yıl 2007, C.56, S. 2.
- Arkan, Sabih : “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşıma Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul.
- Arkan, Sabih : “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, Prof. Dr. Fadıl D. Sur’un Anısına Armağan, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları**, No. 522, Ankara, 1983.

- Arseven Haydar : **Sigorta Hukuku, Ana Prensipler, Genel Hükümler**, Beta Yayınları, Yenilenmiş 2. Baskı, İstanbul, 1991.
- Atabek, Reşat : **Eşya Taşıma Hukuku**, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1960.
- Atabek, Reşat : **Sigorta Hukuku**, Duygu Matbaası, İstanbul, 1950.
- Atamer, Kerim : **Deniz Ticareti Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, C. 1, İstanbul 2017.
- Atamer, Kerim/Süzel, Cüneyt: **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, C.1**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013.
- 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.
- Avcı, Furkan, Koray : **Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri**, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep, 2019
- Ayan, Mehmet : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Adalet Yayınevi, İstanbul, 2020.
- Aydın Alihan : **CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2000.
- Ayli, Ali : **Zarar Sigortalarında Prim Ödeme Borcu**, Vedat Yayınevi, İstanbul 2003.
- Baatz Yvonne, Debattista, Charles Lorenzon Filippo, Serdy Andrew, Staniland Hilton, Tsimplis Michael N.: **The Rotterdam Rules A Practical Annotation**, First Edition, Informa Law From Routledge, September, 2009.
- Barda, Süleyman : **Münakale Ekonomisi**, İ. Ü. Yayını, Akgün Matbaası, İstanbul, 1964.
- Başalp, Nilgün : **Sorumluluk Anlaşmaları**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2011.
- Başar Ömer : **“COTIF-CIM Çerçevesinde Demiryolu İle Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Eşyanın Kayba Veya Hasara**

- Uğramasından Ve Geç Tesliminden Doğan Zararlardan Sorumluluğu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 93, Sayı: 5, 2019
- Baumbach, Adolf/Hopt, Klaus, J./Kumpan, Christoph/Merkt, Hanno/Roth, Markus: **Handelsgesetzbuch**, 40.Auflage, C.H. BECK, München, 2021.
- Berlingieri, Francesco : “Comparative Analysis Of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules”, **Paper Delivered at The General Assembly of the AMD**, Marrakesh, 2009.
- Berlingieri, Francesco : An Analysis Of Two Recent Commentaries Of The Rotterdam Rules, **IL DIRITTO. MARITTIMO**, 2012.
- Besong Christine : **Towards A Modern Role For Liability In Multimodal Transport Laws**, A thesis submitted to University College London University of London For the degree of Doctor of Philosophy, London, 2007.
- Birgül, Sopacı : **Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2001.
- Black- Lamont, Simone : “Claiming Damages in Multimodal Transport: A Need for Harmonization”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol.36, 2012.
- Booyesen Hercules : “The Liability of the International Carrier of Goods in International Law”, **The Comparative and International Law Journal of Southern Africa**, Vol. 25, No. 3, Kasım, 1992
- Bordehardy, Pierre Jean : “Containers: a conundrum or a concept?”11 JIML, 2005
- Bozer, Ali : **Sigorta Hukuku Genel Hükümler Bazı Sigorta Türleri**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2004.
- Cain, Peter : “Complexity, Confusion And The Multifaceted Legal Roles Of The International Freight Forwarder”, **Macquarie Law Journal**, Vol. 14.
- Can, Mertol : **CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**, Birinci Cilt, İmaj Yayınevi, Ankara 2017.
- Can, Mertol : “4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na göre Karayolu ile yapılan Taşımaların tabi olduğu Hukuki Esaslar”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 9 no.1-2, 2005.
- Can, Mertol : “**Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları**”na Genel Bir Bakış”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayınları, Ankara, 2006.

- Can, Mertol : **Türk Özel Sigorta Hukuku**, İmaj Yayınevi Ankara, 2018.
- Canbolat, Ayşe Gül : **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2009.
- Carr, İndira/Stone, Peter : **International Trade Law**, Fifth Edition, Routledge, 2014.
- Civan Abdullah : **Demiryolu ile Yurtiçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2019,
- Clarke, Malcolm : “Multimodal Transport In The New Millennium” **World Maritime University (WMU) Journal of Maritime Affairs**, 2002.
- Clarke, Malcolm : **International Carriage of Goods by Road: CMR**, 5th Edition, Informa Law From Routledge, London, 2014.
- Clarke, Malcolm : **Contracts of Carriage by Air**, Informa Law From Routledge, London- Hong Kong, 2002.
- Coşkun, Gürkan : **Multimodal Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2018.
- Colebunders Caroline : **Multimodal Cargo Carrier Liability And Insurance: In Search Of Suitable Regime**, Master in de Rechten Faculteit Rechtsgeleerdheid Universiteit Gent, 2013.
- Crowley Michael E. : “The Limited Scope of the Cargo Liability Regime Covering Carriage of Goods by Sea: The Multimodal Problem, **Tulane Law Review**, Vol.79, 2004
- Cumalıoğlu, Emre : **Kırkambar Sözleşmesi**, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011.
- Çabri, Sezer : *Akreditifte Temel İlişkiden Doğan Borcun Hiç Veya Gereği Gibi İfa Edilmemesinin Akreditif İlişkisine Etkisi*, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt 22, Sayı 3, 2016.
- Çağa, Tahir : “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **Batider**, C. IX, S.2, 1977.
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegan: **Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2009.
- Çağa Tahir/Kender Rayegan: **Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010.

- Çakıcı, Latif : **Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık**, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1978.
- Çancı, Metin, Erdal, Murat: **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, Utikad Yayınları, İstanbul, 2003.
- Çelik Ilgın Özlem Canan: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:7, S:14, İstanbul, 2008.
- Çelik, N., Caniklioğlu, N. ve Canbolat, T.: **İş Hukuku Dersleri**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2017.
- Çetingil, Ergon. : “The Amendments Related to the Liability of the Carrier Provided by the 1986 Reform in the German Maritime Law”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, 1992, C. XVI, S. 4.
- Çetingil, Ergon : “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, **Batider**, C. XVI, S. 4, 1992.
- Damar, Duygu : **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Springer, Hamburg, 2011.
- Damar, Duygu : “Milletlerarası Taşıma Hukukunda Wilful Miconduct –Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi”, **MHB**, Y. 24.
- Dauner-Lieb, Barbara / Langen, Werner: **BGB – Schuldrecht**, 4. Auflage, C.H. BECK, Baden, 2021.
- Ludwigs, Markus : **Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts**, Band 1 ,54.Auflage, C.H. BECK München, 2019.
- De Wit, Ralph : **Multimodal Transport: Carrier liability and Documentation**, Lloyd’s of London Press Ltd., Cornwall, Great Britain, 1995.
- Değirmenci Kula, N. : “Türk Deniz Hukuk’nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Sayı: 2/1, 2010.
- Değirmenci, Nil Kula : **Multimodal İşleticisi Olarak Multimodal İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme**, İzmir, 2012.
- Değirmenci Kula Nil: “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata Ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu İle Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, **İÜHFM** 2015, C. LXXIII, S. 1.

- Değirmenci, Kula, Nil : **Türk Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018.
- Değirmenci, Kula Nil : “Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu Ve Bu İşlevin Özellikle Fob Satışlar Açısından Değerlendirilmesi”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:12, Sayı: 24, 2013.
- Demirkıran, H. Murat : **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2008.
- Diamond, Anthony : “The Rotterdam Rules”, **LMCLQ (Lloyds’ Maritime and Commercial Law Quarterly)**, 2009.
- Diamond, Anthony : “The next sea carriage Convention?”, **LMCLQ**, 2008.
- Diamond, Anthony : **‘Multimodal Transport: Avoiding Legal Problems**, Lloyd’s of London Press, 1997.
- Dinç, E./ Dinç, Temiz D./ Gökmen, A./ Bilir, H. : **The Effect of Container Shipping on the Turkish Economy**, Kriter Yayınevi, İstanbul, 2019.
- Donovan, Arthur : “Intermodal Transportation in Historical Perspective”, **Transportation Law Journal**, Vol.27, No.3, 2000.
- Downie Darcy Beamer: **Freight Forwarders’ Liability During International Multimodal Transportation**, Institute of Air and Space Law McGill University, Montreal, December, 1999.
- Driscoll, William/Larsson Paul B.: “The Convention on International Multimodal Transport of Goods”, **Tulane Law Review**, 1982.
- Ebenroth, Thomas, Carsten/Boujong, Karlheinz/Joost, Lutz/Strohn, Detlev: **Handelsgesetzbuch**, 3. Auflage, C.H. BECK, München, 2015.
- Erdal, Murat : **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, Beta Yayınları, 2017.
- Erdeleklioglu, Aral I. : 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Sigortacılık Mevzuatı Uyarınca Sigortacının Aydınlatma Yükümlülüğü, **MÜHFHAD**, C. 18, S. 1.
- Erdem, Ercan : **CMR Konvansiyonu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, İstanbul, 2013.
- Erdil, Engin : **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatı CMR Konvansiyonu Şerhi**, 2.Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015.
- Erdoğan Mustafa : **CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu**, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Tezi, 2019.

- Eren, Fikret : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 23. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2019.
- Eren, Fikret : **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, Yetkin Yayınları, 7. Baskı, Ankara, 2019.
- Eren, Fikret : “İsimsiz Sözleşmelere İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Turgut Akıntürk’e Armağan, **Beta Basım Yayın**, İstanbul, 2008.
- Eriş, Gönen : **Taşıma Hukuku (Açıklamalı –Gerekçeli-İçtihatlı, Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre)**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2015,
- Faber, Diana : “The Problems arising from multimodal transport”, **LMCLQ**, 1996.
- Faghfour, Mahin : “International Regulation of Liability for Multimodal Transport – In Search of Uniformity,” **WMU Journal of Maritime Affairs**, Vol. 5, No.1, 2006, ss.95–114.
- Fengmei, Wang/Yingying, Ni1/Xiaoyi, Gong/Jun, Zhan/Huiping, Che: “The Study on the Optimization of Container Multimodal Transport Business Process in Shandong”, **E3S Web of Conferences** 38, 2018.
- Ferrari, Franco/Kieninger, Eva-Maria/Mankowski, Peter: **Internationales Vertragsrecht CMR**, 3.Auflage, CH. BECK, München, 2018.
- Franko, Nisim : “Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi”, **Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII**, Ankara 1991.
- Gaskell, Nicholas/Asariotis, Regina /Baat, Yvonne: **Bills of Lading: Law and Contracts Informa**, 2004.
- Glass David, A./Cashmore, Chris: **Introduction to the Law of Carriage of Goods**, Sweet & Maxwell, London, 1989.
- Glass, David, A. : “Meddling in Multimodal Muddle? - a network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea] ”, **JBL**, Vol.307, 2006.
- Glass, David, A. : **Freight forwarding and multimodal transport contracts**, 1.Edition, Informa, 2004.
- Gölcüklü, İlyas : **Hava Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018.
- Görçün, Ömer Faruk/Görçün, Özhan: **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı**, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 2. Baskı, İstanbul, 2010.

- Güden, Faysal : **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, On İki Levha Yayıncılık, 2. Basım, İstanbul, 2017.
- Günay, Barış : **Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)**, Yetkin Yayınları, Ankara 2013.
- Haag Kurt : **Geigel, Haftpflichtprozess**, 28. Auflage, C.H. BECK, München, 2020.
- Hancock, Christian : “Multimodal transport under the Convention” in D.R. Thomas Edition, in a **New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules**, Lawtext Publishing 2009.
- Hayuth, Yehuda : “The Overweight Container Problem and International Intermodal Transportation”, **Transportation Journal**, Published By: Penn State University Press, Winter 1994.
- Häublein Martin, Hoffmann-Theinert Roland: **BeckOK HGB**, 34.Edition, C.H. BECK, München 2021.
- Hein, V. Jein : **Münchener Kommentar zum BGB**, Band 7, 8.Auflage, C.H. BECK, München, 2021.
- Helm, Johan Georg : **Handelsgesetzbuch: Anhang VI nach § 452: CMR**, De Gruyter, 2012.
- Hepgülerler, Ezgi : **Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2011.
- Hoeks, Marian : “Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door to door under the UNCITRAL Draft instrument”, **Commercial and Entrepreneurial Law**, Ağustos, 2008.
- Hoeks, Marian : **Multimodal Transport Law – The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods**, Kluwer LawInternational, Great Britain, 2010.
- Höra, Knut : **Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht**, 4.Auflage, C.H. BECK, München, 2017.
- İmrak, Kerem : **Karayolu Taşımacılığında CMR’ye göre Taşıyıcının Sorumluluğu**, Bilge Yayınevi, Ankara, 2017.
- İzveren, Adil : **Deniz Ticaret Hukuku**, Doğu Yayınevi, Ankara 1960.

- Jeon Haedong : **Coping With Muddles And Uncertainty In The Field Of Multimodal Transport Liability**, University Of Southampton Faculty Of Business And Law School Of Law, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, May, 2013.
- Jones, W. Brad/Cassady, C./Bowden, R./Bowden, R.: “Developing a Standart Definition of Intermodal Transportation,” **Transportation Law Journal**, University of Denver College of Law ,Vol, 27, Issue Number:3, 2000.
- Jia, Jia : **Container Carrier’s Liability in International Multimodal Transport**, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, University Of Southampton Faculty of Social Sciences School of Law, 2020.
- Kalpsüz Turgut : **Deniz Ticareti Hukuku**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1971.
- Kalpsüz, Turgut : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (1)”. **Hukukî Perspektifler Dergisi**, S.5.
- Kaner, Deniz, İnci: “Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C:L, S.: 1-4-, İstanbul, 1984.
- Kaner, Deniz İnci : **Deniz Ticareti Hukuku II -Navlun Sözleşmeleri**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014.
- Kaner, İnci Deniz : **Hava Hukuku Dersleri (Hususi Kısım)**, İstanbul, Filiz Kitabevi,1994.
- Kaner, Deniz, İnci : **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1982.
- Kaner, Deniz, İnci : “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, 26-27 Ocak 1984, Maçka -İstanbul, Ankara, 1984, ss.169-192.
- Kara, Hacı : **Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Legal Yayınevi, İstanbul, 2018.
- Karahasan, Mustafa Reşit: **Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeden Doğan Sorumluluk**, Beta, İstanbul, 1996.

- 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**, Vol.42, No.3, 2011,
- Karan, Hakan : **The Carrier’s Liability under International Maritime Conventions The Hague, The Hague-Visby, and Hamburg Rules**, The Edwin Mellen Press, New York, 2005.
- Karan, Hakan : **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011.
- Karan, Hakan : **Law on International Carriage of Goods**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013.
- Karan, Hakan : **Elektronik Konişmento**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004.
- Karan, Hakan : “TBMM Adalet Komisyonu’nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s.103.Sözleşmesi İle Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, **Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, C: XXVI, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 14 Aralık 2012.
- Karayalçın, Yaşar : **Mesuliyet ve Sigorta Hukuku Bakımından Başlıca İşletme Kazaları**, Güzel İstanbul Matbaası, 1960.
- Karayazgan, Ahmet : “Deniz Ticaret Hukukunda Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) nin Anlamı Üzerine”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C.65, S.10-11-12.
- Kaya, Arslan : “Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarından Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan 1. Cilt**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009.
- Kaya Arslan : **Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları I, Oğuz İmregün’e Armağan**, Beta Basımevi, İstanbul, 1998.
- Kaya Arslan : “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”, **İÜHFM**, C. 56, S. 1-4, İstanbul, 1998.
- Kaya, Doğan : “Konteyner Taşımacılığı, Konteyner Taşımacılığında Yeni Boyutlar”, Türkiye’nin Uyum ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4/5 Şubat 1976, **İstanbul Ticaret Odası Yayımları**, İstanbul 1977.

- Kayıhan, Şaban : **Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu**, 1. Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2004.
- Kender, Rayegan : **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017.
- Kender, Rayegan : “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar**, 26-27 Ocak 1984.
- Kender Rayegan : “Türk Hukukunda Denizde Eşya Taşıyanın Sorumluluğu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Ankara 1984, ss.75-95.
- Kılıçoğlu, M. Ahmet : **Borçlar Hukuku**, 13. Bası, Turhan Kitapevi, Ankara, 2010.
- Kıran, Süleyman : **Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşımı**, Adalet Yayınevi, Ankara 2015.
- Kıran, Süleyman : **Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti**, Adalet Yayınevi, Ankara 2018.
- Kırman, Ahmet : **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Sevinç Matbaası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990.
- Kim, Hyeon; Sr Choi: “Korean Maritime Law Update: 2010”, **Journal of Maritime Law&Commerce**, Vol.42 No.3, July,2011.
- Kindred, Hugh M./Brooks, Marry, R.: **Multimodal Transport Rules**, The Netherlands, Kluwer Law International, 1997.
- Kindred, Hugh M./Brooks, Marry, R.: “New and Improved? The UNCTAD/ICC Multimodal Rules Reviewed”, **Transportation Journal**, Published By: Penn State University Press, Vol. 33, No. 3, SPRING 1994.
- Kirchhof, Günter : “Der Luftfrachtvertrag als multimodaler Vertrag im Rahmen des Montrealer Übereinkommen”, **TranspR.** 2007,
- Koller, Ingo : **Transportrecht**,10.Auflage C.H. BECK, München, 2020.
- Koller Ingo/Kindler Peter/Roth Wulf-Henning/Drüen Klaus-Dieter: **Handelsgesetzbuch**, 9.Auflage, C.H. BECK, München, 2019.
- Kongphok Pimkamol : **Multimodal Transport Documents In The Context Of International Trade Law**, Thesis for the degree of Doctor of

Philosophy University Of Southampton Faculty Of Business, Law
And Art School of Law, November 2018.

- Kubilay, Huriye : **Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku**, Barış Yayınları Fakülteler
Kitabevi, İzmir, 2003.
- Kuntalp, Erden : **Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme)**, Gözden Geçirilmiş ve
Yenilenmiş 2. Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü,
Ankara, 2013.
- Kum, Buğra Kaan : **Taşıyıcının Tehlikeli Madde Taşımacılığında Doğan
Sorumluluğu**, Altınbaş Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü,
Özel Hukuk Anabilim Dalı, Uluslararası Ticaret Hukuku
Yükseklisan Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul,
2020.
- Kuyucu, Gülfer : **Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu**,
Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2010.
- Lale, Muktedir : **Özetli İctihath Yargıtay Uygulamasında Karayolu ile
Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR**, Adalet Yayınevi,
Ankara 2015.
- Levinson, Marc : **How the Shipping Container Made the World Smaller and Made
the World Economy better?**, Amerika Birleşik Devletleri,
Princeton Üniversitesi Basını, 2006.
- Light, Algantürk, Didem: “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki
Sorunlar”, **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**,
16/2, Cilt III, 2017.
- Lorenzon, Filippo : “Multimodal Transport Evolving: Freedom and Regulation Three
Decades after the 1980 MTO Convention” in Malcolm Clarke (ed)
Maritime Law Evolving, Oxford and Portland, Hart Publishing,
2013.
- Mankabady Samir : **International Shipping Law**, Band 2, Euromoney Books, 1991.
- Marin, Jasenko : “The Harmonization Of Liability Regimes Concerning Loss Of
Goods During Multimodal Transport”, **15th International
Conference on Transport Science ICTS 2012**, 2012.
- Memiş, Tekin : **Yangın Sigortasında Riziko**, Seçkin Yayıncılık, 2008.

- Meriç, Kuyucu, Gülfer : “Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha”, **DEHUKAMDER** ,C.1, S.1,
- Misili Sinan : “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi Ve Eşya Kavramı”, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi (TFM), Cilt 5, Sayı 1, 2019, ss.69 – 86.
- Mollamahmutoğlu, H., Astarlı, M. ve Baysal, U: **İş Hukuku (Genel Kavramlar – Bireysel İş İlişkileri)**, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 2014.
- Moreno Carlos : **Legal Nature and Functions of the Multimodal Transport Documents**, Collection Genevoise, Geneva 2002.
- Mukherjee, Proshanto, K./Bokareva, Olena: “Multimodal Maritime Plus: European Perspectives On Law And Policy”, **JIML**, Vol. 16, Nr. 3, 2010.
- Murray, Carole/Holloway, David/Timson, Daren: **The Law and Practice of International Trade**, Sweet & Maxwell, 12th Revised edition 2012.
- Nasseri, Kurosh. : “The Multimodal Convention”, **Journal of Maritime Law and Commerce (JMLC)**, Vol.19, N.2, 1988.
- Nikaki, Theodora : “Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?”, **Journal of Air Law and Commerce (JALC)**, Vol. 78, 2013
- Nikaki, Theodora : “The UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]: multimodal at last or still all at sea?”, **JBL**, 2005.
- Oetker Hartmut : **Handelsgesetzbuch**, 7 Auflage, C.H. BECK, München, 2021.
- Oğuzman, Kemal/Öz, Turgut: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler** C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2020.
- Oğuzman, Kemal/Öz, Turgut: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C: II, İstanbul: Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2012.
- Oğuzman, M. Kemal/Barlas, Nami: **Medeni Hukuk**, 25. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019.
- Oğuzman, M. Kemal, Seliçi, Özer, Oktay, Özdemir, Saibe: **Eşya Hukuku**, 16. Bası, Filiz Kitabevi: İstanbul 2013.
- Okay, Sami : **Deniz Ticaret Hukuku II**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, 1971.

- Oktaý, Saibe : “İsimli Sözleşmelerin Geçerliliği, Yorumu Ve Boşluklarının Tamamlanması”, **İÜHF**, Yıl, Cilt 55, Sayı 1-2, 1996, ss.263 – 296.
- Omağ, Merih Kemal : “TTK ile 1992 Tarihli Belçika Kanunu Açısından Hukuki Sorumluluk Sigortaları”, **Sigorta Hukuku Dergisi**, 1997, S. 1.
- Öğüz, Şeker, Zehra : “Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi”, **İÜHF**, C. LXI S. 1-2, 2003.
- Öğüz, Şeker, Zehra : **Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, Beta Basım Yayın, 2001.
- Ömeroğlu, Abdullah : *Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2021.
- Özbek Güner, Deniz Meltem: **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by sea: an appraisal of the “Rotterdam Rules”**, Berlin Heidelberg, Springer-Verlag, 2011.
- Özçelik Bayraktaroğlu, Gülüm: **Konışimentodan Doğan Kanunlar İhtilafı Kuralları**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara, 2007.
- Özdemir, Atalay : **Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükle Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu**, Sanem Matbaacılık, Ankara, 1992.
- Özdemir, Türkay : **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.
- Partalcı, Rümeyza : “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Möhük Madde 29’un Değerlendirilmesi”, **Public and Private International Law Bulletin**, Volume: 37, Issue: 2, ss.761–797.
- Pierre-Jean Bordahardy: “Containers: a conundrum or a concept? **Journal International Maritime Law (JIML)**, Vol.11, 2011.
- Prölss/Martin : **Versicherungsvertragsgesetz**, 31 Überarbeitete Auflage, C.H. BECK, 2021.
- Ramberg, Jan : “*The Future Law of Transport Operators and Service Providers*”, Stockholm Institute for Scandianvian Law, Vol.46, 2004.

- Ramberg, Jan : “Freight Forwarder Law”, **Paper presented at Modern Law for Global Commerce Congress to celebrate the fortieth annual session of UNCITRAL**, Vienna, 9-12 July 2007.
- Ramberg, Jan : The Law of Freight Forwarding and the 1992 Fiata Multimodal Transport Bill of Lading, **International Federation of Freight Forwarders Associations**, Zurich, 1993.
- Ramberg, Jan : **The Law of the Transport Operators in International Trade**, Norstedts Juridik AB, Stockholm, 2005.
- Ramberg, Jan : “Unification of the Law of International Freight Forwarding”, **Uniform Law Review**, Volume 3, Issue 1, 1998.
- Ramberg, Jan : **General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders**, Stockholm: Nordiskt speditörförb, 2002.
- Ramming, Klaus : **Hamburger Handbuch Multimodaler Transport**, C.H. Beck, München, 2011.
- Reisoğlu, Safa : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Basım, İstanbul, 2008.
- Reisoğlu, Seza : “*Hukuki Açıdan Akreditif ve Uygulama Sorunları*”, **Bankacılar Dergisi**, S. 52, 2005.
- Rüffer, Wifried /Halbach, Dirk / Schimikowski, Peter: **Versicherungsvertragsgesetz**, 4.Auflage, Nomos, 2019.
- Schimansky, Herbert /Bunte, Hermann, Josef /Lwowski, Jürgen: **Bankrechts- Handbuch** Auflage, C.H. BECK, München, 2017.
- Schmidt Christine, Herber Rolf: **Münchener Kommentar zum HGB, Band 7**, 4.Auflage, C.H. BECK, München 2020.
- Schneider, Edgar : **Verkehrshaftungsversicherungen, Verkehrshaftungs-Versicherungen des Spediteurs**, Springer Gabler, Ocağ, 1992.
- Schelin, Johan : **Future Logistics And Transport Law**, Jure Ab, 2008.
- Schelin, Johan : **Talks on the Rotterdam Rules**, Poseidon Förlag AB, 2014.
- Schimikowski Peter : **Haftpflichtversicherung**, 2.Auflage, C.H. BECK, München, 2015.
- Schöner Loewenheim, Ulrich/Meessen, Karl, M./Riesenkampff, Alexander/Kersting, Christian/Meyer-Lindemann, Hans, Jürgen: **Kartellrecht**, 4.Auflage, C.H. BECK, München, 2020,
- Schramm, Hans, Joachim: **Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains: A Social Network Approach**, Physica-Verlag, 2012.

- Seven, Vural : **Taşıma Hukuku**, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir, 2011.
- Seven, Vural : **Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayınları, 2012.
- Seven, Vural : **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, 2003.
- Sır, İsmail Hakkı : “Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye’deki Uygulaması”, **Deniz Ticaret Odası Yayınları**, İstanbul, 1988.
- Si, Y./Guo, P. : “Limits of Liability”, Von Ziegler, A vd., Chapter 12, **The Rotterdam Rules 2008**, Kluwer Law International, 2011.
- Silahtaroglu Elvin Kerime: **Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi “Yükleten”**, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Smeele, Frank : “Legal Conceptualisations Of The Freight Forwarder: Some Comparative Reflections On The Disunified Law Of Forwarding, **JIML**, Vol.21,2015.
- Sopacı, Birgül : **Multimodal Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2001.
- Sözer, Bülent : **Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1975.
- Sözer, Bülent : “Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi”, **BATİDER**, C.XXI, S.1.
- Sözer, Bülent : “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, **BATİDER**, C. XIV, S.2, 1987.
- Sözer Bülent : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı 2006.
- Sözer, Bülent : “Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, **BATİDER**, Aralık 1984, C. XII, S. 4.
- Sözer, Bülent : “Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Sayı XXVIII 2014.

- Sözer, Bülent : “Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 87, S. 3, 2013.
- Sözer, Bülent : **Deniz Ticaret Hukuku-I**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5.Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul,2019.
- Sözer, Bülent : **Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, Genişletilmiş 2.Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009.
- Sözer, Bülent : “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler”, **Deniz Hukuku Sempozyumu**, Adana, 2012.
- Stevens Frank : “Liability For Defective Charting A Course Between Seaworthiness, Care For the Cargo And Liabilities Of Shippers”, **Carriage Of Goods By Sea, Land And Air In Unimodal And Multimodal Transport In The 21st Century**, edited by Soyer Baris and Tettenborn Andrew, Informa Law, United Kingdom, 2014.
- Spanjaart, Michiel : **Multimodal Transport Law**, Routledge, 2017.
- Sturley, Michael F. : “Phantom Carriers and the UNCITRAL’s Proposed Transport Law Convention”, **Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly** Vol. 426, 2006.
- Sturley, Michael F. : ‘*Transport law for the twenty-first century: An introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules*’, **A New Convention For The Carriage Of Goods By Sea: The Rotterdam Rules**, DR Thomas (ed), Lawtext Publication, Great Britain, 2009.
- Sturley, Michael F./ Fujita Tomataka / Van Der Ziel, G.: **The Rotterdam Rules**, Sweet & Maxwell, 2010.
- Süzel, Cüneyt/Damar, Duygu: “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, **Batider**, C. XXVI, S. 2, 2010.
- Süzel Cüneyt : **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014.
- Şamlı, Yetiş, Kübra : **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorululuktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008.

- Şamlı, Yetiş, Kübra : **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013.
- Şamlı, Yetiş, Kübra : “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C.71, Sayı 2.
- Şeker, Hakan : **Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu**, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır, 2019.
- Şenel, Nehir : **Türk Hukuku'na göre Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2019.
- Şenocak, Kemal : **Mesleki Sorumluluk Sigortası**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2000.
- Şenocak Kemal : *Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)*, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, On İki Levha Yayıncılık, Ağustos, 2018.
- Şenocak, Zarife : **Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu**, Dayınlarlı Hukuk Yayınları, Ankara, 1995.
- Tandoğan, Haluk : **Türk Mesuliyet Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010.
- Tandoğan, Haluk : **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri Kendisine Özgü Yapısı Olan ve Karma Sözleşmeler, Satış ve Çeşitleri, Trampa Bağışlama**, C.I/1, 6. Baskı, İstanbul, 2008.
- Tangün, Kürşat : **Gemi İşletmeyen Taşıyan**, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2006.
- Taşdelen, Nihat : “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu”, **Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan**, Cilt I, 2003, ss.939-957.
- Taşkın, Melda : “Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”, **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Sayı 15(2), 2016.
- Tekil, Fahiman : **Deniz Hukuku**, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1998.
- Tekil, Fahiman : **Uluslararası Konvansiyonlar**, Tekil Neşriyat, İstanbul, 1987.
- Tekin, Safa Murat : **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017.

- Tekinay Sulhi/Akman, Sermet/ Burcuoğlu, Haluk/ Altop, Atilla: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yeniden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yedinci Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1993.
- Tetley William : **Marine Cargo Claims**, 4th ed, Thomson/Carswell, Toronto, 2008.
- Thomas, Rhidian : “Multimodality and Through Transport — Linguistics, Concepts and Categories”, **Tulane Maritime Law Journal**, 2011-2012.
- Thomas, Rhidian : “An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties”, Thomas R. (Ed.), **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea The Rotterdam Rules**, Lawtext Publishing Limited, 2009, ss.52-88.
- Thume Schmidt : **COVID-19, Rechtsfragen zur Corona-Krise, § 12 Transportrecht**, 1. Auflage 2020.
- Todd, Paul : **Cases and Materials on International Trade Law**, Londra, Sweet ve Maxwell Limited, 2002.
- Tomlinson, John : “History annd Impact of Shipping Container”, Institute of Pratt, 2009.
www.johntomlinson.com/docs/history_and_impact_of_shipping_container.pdf.
- Turhan, Gökhan : **Uluslararası Havayolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu**, Onikilevha Yayınevi, İstanbul, 2016.
- Tushevskaa, Borka : “Civil Law Versus Common Law Concept of Freight Forwarders”, **Balkan Social Science Review**, Vol. 4, December 2014.
- Tüzüner, Özlem : “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, **TBB Dergisi** (101), 2012.
- Ulaş, Işıl : **Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku, Genel Hükümler Eşya ve Sorumluluk Sigortaları**, 8. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2012.
- Ulfbeck Vibe : “Multimodal Transports in the United States and Europe – Global or Regional Liability Rules?”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 34, 2009.
- Uluğ, İlknur : “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.6, S.1-2, 2002, ss.83-99.
- UNCTAD : “Multimodal transport; the feasibility of an international legal instrument, 13 January 2003, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/.

- UNCTAD : “Facing the challenge of integrated transport services: report / by the UNCTAD Secretariat”, Geneva: UN, 28 Apr. 1995.
- UNCTAD : “Review of Maritime Transport”, United Nations Publications, 2020.
- UNCTAD : “Development Of Multimodal Transport And Logistics Services”, 15 July 2003.
- UNCTAD : “Implementation Of Multimodal Transport Rules, Comparative Table”, UNCTAD/SDTE/TLB/2/ Ek.1 (2001)
- United Nations Economic And Social Council: “Terminology On Combined Transport”, TRANS/WP.24/2000/1, 1 February 2000.
- Uslu, Murat : **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Seçkin Yayınları, Ankara, 2010.
- Ülgen, Hüseyin : “Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması Hakkında”, **Prof. Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu Armağanı**, Seçkin Yayıncılık, 2004.
- Ülgen, Hüseyin : **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Araştırma Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1997.
- Ülgen, Hüseyin : **Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası Yay. No.1988-27, İstanbul, 1988.
- Ülgener, Fehmi : **Çarter Sözleşmeleri I**, Der Yayınları, İstanbul, 2017.
- Ülgener, Fehmi : **Çarter Sözleşmeleri II**, Der Yayınları, İstanbul, 2016.
- Ülgener, Fehmi : **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, Der Yayınları İstanbul, 1991.
- Ülgener, Fehmi : “Konişmentodaki Klotlarla Belirlenen Taşıyan Sıfatı" Identity Of Carrier Klozu,
<http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/15.Ioc.pdf>.
- Ülgener, M. Fehmi : “FIOS Şartının Etkileri”, **Deniz Hukuku Dergisi**, S. 2, Y. 1, 1996.
- Ülgener, Fehmi : “Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, s.1-2-3, 1987.
- Ülgener, Fehmi : “Obligations and Liabilities of the Carrier”, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea: An Appraisal of the Rotterdam Rules**, Ed. Meltem Deniz Güner Özbek, Springer, 2011.
- Ülgener, Fehmi : “Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri”, **BATIDER**, C. XVIII, S. 1-2, Haziran-Aralık 1995.

- Ünan, Samim : “Bareboat and Time Charters in the New Turkish Commercial Code (a short comparison to German Draft dated 2011)”, **Recent Developments in Maritime Law**, Özdil Basımevi, İstanbul 2012.
- Ünan, Samim : “The Scope Of Application of Rotterdam Rules And Freedom of Contract”, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea An Appraisal of the Rotterdam Rules**, Editör: Dr. Meltem Deniz Güner-Özbek, Springer, 2011.
- Ünan, Samim : “Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşınması, Taşıma Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler,” **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (MÜHF-HAD)**, Mehmet Somer’e Armağan Özel Sayısı.
- Ünan, Samim : **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016,
- Vardar, İbrahim : “*Ro-Ro Gemiciliği*”, **Ticaret Gemileri Gemiciliği**, Mart Matbaacılık Sanatları Ltd. Şti., 2.baskı, İstanbul, 2000.
- Varol, Gözde : **Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu**, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Hukuku ve Avrupa Birliği Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2019
- Veith Jürgen/Gräfe Jürgen/Gebert Yvonne: **Der Versicherungsprozess**, 4 Auflage, Nomos, 2020.
- Wilhelmsson E Eftestol: “EU Intermodal Transport and Carrier Liability - Content and Context”, **Helsinki Legal Studies Research Paper**, No. 15.
- Wilhelmsson E Eftestol: “The Rotterdam Rules in a European Multimodal Context”, **JIML** Vol.16, 2010.
- Wilson, John : **Carriage of Goods by Sea**, 7th edition, Longman; January, 2010.
- Hauschka E. Cristoph / Moosmayer, Klaus / Lösler, Thomas: **Corporate Compliance**, 3. Auflage, C.H. BECK, 2016.
- Woodley, Mick : **Osborn’s Concise Law Dictionary**, 11th edn, Sweet & Maxwell, 2009

- Yavaş, Aksoy : **Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk(Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016.
- Yazıcıoğlu, Emine : “ Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, **Deniz Hukuku Dergisi**, C.2, S.2.
- Yazıcıoğlu, Emine : “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, **Deniz Hukuku Dergisi**, 2011, Yıl: 11, Sayı: 1-4.
- Yazıcıoğlu, Emine : Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu”, **DHD Gündüz AYBAY’ın Anısına Armağan**, Yıl:5, S. 1-4, 2002.
- Yazıcıoğlu, Emine : “Denizde Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, **Prof. Dr. Tahir Çağa Anısına Armağan**, İstanbul 2000.
- Yazıcıoğlu, Emine : “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C.22, 2002.
- Yazıcıoğlu, Emine : **Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, 2000.
- Yazıcıoğlu, Emine : **Kender / Çetingil Deniz Ticareti Hukuku**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş On Beşinci Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.
- Yıldırım, Hakan : **Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2016.
- Yorulmaz, M./ Deniz B. : “Kapıdan Kapıya Hizmet Türleri Ve Kullanılan Yük Üniteleri”, **VI. Uluslararası Ambalaj Kongresi**, Yalova, Nisan, 2010.
- Zeyneloğlu, Ahmet : **Taşıma Hukuku: “Kara, Deniz, Hava Taşımacılığı ve Taşıma Sigortası, İlgili Mevzuat, Uluslararası Anlaşmalar, Yargıtay Kararları**, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993.
- Ziegler, Von. Alexander, Schelin, John, Zunarelli, Stefano: **The Rotterdam Rules 2008**, Kluwer Law International, 2010.
- Ziel Van Der Gertjan : “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules”, **Uniform Law Review**, Volume 14, Issue 4, December 2009.

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Yunus ALHAN
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Kütahya Anadolu Öğretmen Lisesi, Kütahya, 2007
Lisans Diploması	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara, 2011
Yüksek Lisans Diploması	Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Antalya, 2016
Tez Konusu	Gemi Kaptanının İşveren Vekilliği (Türk Ticaret Kanunundan Kaynaklanan Yetki, Görev ve Sorumlulukları Işığında)
Yabancı Diller	İngilizce, Almanca
İŞ DENEYİMİ	
Stajlar	Kütahya Barosu Avukatlık Stajı 2012-2013
Çalıştığı Kurumlar	Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi 2014- Halen Devam Etmekte