145361

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMALARDA TAŞIYICININ HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR IŞIĞINDA DEĞERLENDİRİLMESİ VE TÜRK HUKUK SİSTEMİNDEKİ YAPIYLA KARŞILAŞTIRILMASI

Deligönül Kor ATEŞ

-145361-

Danışman
Doç. Dr. Okan TUNA

2004

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Projesi olarak sunduğum **"Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslararası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması"** adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

4/8/2004

Deligönül Kor ATEŞ

TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün 04/08/2004 tarih ve 15 sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 18 maddesine göre Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu öğrencisi Deligönül Kor ATEŞ'in "Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslararası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması" konulu tezi/projesi incelenmiş ve aday 17/08/2004 tarihinde, saat 14.10'da jüri önünde tez savunmasına almıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini/projesini savunmasından sonra 90 dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin/projenin başarılı olduğuna oy birliği ile karar verildi.

BAŞKAN
DOÇ.DR. [illegible] TUNA

ÜYE
YARD. DOÇ. DR. B. ESRA ASLANERTIK

ÜYE
YARD. DOÇ. DR. DURMUŞ ALİ DEVEC

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ

TEZ/PROJE VERİ FORMU

Tez/Proje No: Konu Kodu: Üniv. Kodu:

- Not: Bu bölüm merkezimiz tarafından doldurulacaktır.

Proje Yazarının
Soyadı: ATEŞ **Adı:** Deligönül Kor

Projenin Türkçe Adı: Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslararası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması

Projenin Yabancı Dildeki Adı: Evolution of Carriers Legal Liabilities in International Multimodal Transportation according to International Conventions and compare with structure in Turkish Law System

Projenin Yapıldığı
Üniversitesi: Dokuz Eylül **Enstitü:** Sosyal Bilimler **Yıl:** 2004
Diğer Kuruluşlar:

Tezin/Projenin Türü:

Yüksek Lisans: ■ **Dili:** Türkçe

Doktora: ☐ **Sayfa Sayısı:** xxiii+266

Tıpta Uzmanlık: ☐ **Referans Sayısı:** 133

Sanatta Yeterlilik: ☐

Tez/Proje Danışmanlarının

Ünvanı: Doç. Dr. **Adı:** Okan **Soyadı:** TUNA

Türkçe Anahtar Kelimeler:
1- Çoklu Taşıma
2- Çoklu Taşıma İşleticisi/Taşıyan
3- Çoklu Taşıma Senedi
4- Lojistik
5- Özel Çekme Hakkı

İngilizce Anahtar Kelimeler:
1- Multimodal Transport
2- Multimodal Transport Operator
3- Multimodal Transport Document
4- Logistics
5- Special Drawing Rights

Tarih: 4/8/2004
İmza:

Tezimin Erişim Sayfasında Yayınlanmasını İstiyorum Evet ☐ Hayır ■

ÖNSÖZ

Tezin amacı; Lojistik hizmetlerin temel felsefesiyle birebir olarak örtüşen çoklu taşımacılık modelinin günümüz ticari hayatında sahip olduğu değer ve öneme vurgu yaptıktan sonra, bu taşımacılık türündeki dağınık hukuki yapıyı gidererek, bu konuda yeknesak bir düzenlemenin sağlanabilmesi amacına yönelik olarak, Birleşmiş Milletler tarafında hazırlanmış olan, "Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında 1980 Cenevre Konvansiyonu"nu taşıyanın sorumluluğu nispetinde, gerek muhtelif konvansiyonlardaki ve gerekse Türk hukuk mevzuatındaki yapı ile karşılaştırmalı olarak inceleyebilmektir.

Bu tez çalışması ile, uluslararası çoklu taşımacılık ve de lojistik alanındaki hukuksal ihtiyaçlara değinilerek, bu konuda uluslararası düzeyde hazırlanmış olan mevcut düzenlemelerdeki yapı, karşılaştırmalı hukuk çerçevesinde eleştirel bir bakış açısıyla ele alınmış ve bu alanlarda yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu gerçeği, bazı önerileri de kapsayacak şekilde göz önüne serilerek, hukuksal anlamda katkı sağlanmaya çalışılmıştır.

Tez çalışmamda teşvikleri için Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Müdürü hocam, Sayın; Prof. Dr. A.Güldem Cerit' e, bilgi ve desteğini esirgemeyen danışmanım Sayın; Doç. Dr. Okan Tuna' ya, manevi destekleri sebebiyle aileme ve konuya dair örnek Yargıtay kararları taramasında yardımları için meslektaşım Av.Özlem Damar'a teşekkür ederim.

ÖZET

Çalışmamızda, "Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslararası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması" başlığı altında, çoklu taşımalar ve taşıyıcının sorumluluğu konuları, özellikle 24 Mayıs 1980 tarihli Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu çerçevesinde ele alınarak incelenmiştir.

Uluslararası ticarete konu edilen malların bir pazardan diğerine taşınması işlemi, o ürünün miktarı, özellikleri, gideceği yer ve de taşıma süresi dikkate alınarak çeşitli taşıma modları kullanılarak yapılabilir. Bu taşıma modları; denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu, iç su yolu veya boruyolu şeklinde olabilir. Bazı durumlarda aynı yükle ilgili yapılan taşıma için, bu taşıma modlarından birkaçının ard arda kullanımı söz konusudur. Bu son durumda çoklu taşımacılık yani multimodal taşımacılıktan bahsetmek mümkündür.

Bu tez çalışması kapsamında bizi ilgilendiren taşıma faaliyetinin; gerçekleşiş şekline göre "çoklu", konusuna göre "eşya" ve aynı ülke sınırları içinde kalıp kalmadığına göre de "uluslararası" taşımalardan ibaret olduğunu söyleyebiliriz.

Taşıyıcının sorumluluğu konusunda tezimizde üzerinde durulan sorumluluk halleri; ziya, hasar ve geç teslim'e dayalı sözleşme kaynaklı sorumluluk halleridir. Sözleşme dışı sorumluluk halleri, yani haksız fiil sorumluluğu, konumuz dışındadır.

Tezin amacı; Lojistik hizmetlerin temel felsefesiyle birebir olarak örtüşen çoklu taşımacılık modelinin günümüz ticari hayatında sahip olduğu değer ve öneme vurgu yaptıktan sonra, bu taşımacılık türündeki dağınık hukuki yapıyı gidererek, bu konuda yeknesak bir düzenlemenin sağlanabilmesi

amacına yönelik olarak Birleşmiş Milletler tarafında hazırlanmış olan, "Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında 1980 Cenevre Konvansiyonu"nu taşıyanın sorumluluğu nispetinde, karşılaştırmalı olarak inceleyebilmektir.

ABSTRACT

Our project we investigate the responsibilities of carriers and multimodal transportation under the title of "Evolution of Carriers Legal Liabilities in International Multimodal Transportation according to International Conventions and compare with structure in Turkish Law System". This project evaluated according to UN Geneva Convention on 24 May 1980.

The international transportation carried out according to amount of product, place of delivery, transit time, and features of products with some kind of transportation modes. These transportation modes are maritime, road, rail, inland, and pipeline transportation. And if some of these transportations modes used by carriers at the same operation, transportation operation name is multimodal transportation.

In this thesis the main important point is that the transportation activity carried out multimodal or lean transportation and again the transportation carried out locally or international.

In the subject of carriers responsibilities are liabilities from contract such as total loss, cargo damage and late delivery. Do not forget that we don't investigate the non-contract liabilities.

The aim of the thesis: to show the value of multimodal transportation model, this contains the basic philosophy of the logistics. And integrate all independent laws which are related with carriers' responsibilities under one umbrella. Finally investigate the carrier's responsibility according to UN Convention On International Multimodal Transport of Goods (1980).

ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMALARDA TAŞIYICININ HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR IŞIĞINDA DEĞERLENDİRİLMESİ VE TÜRK HUKUK SİSTEMİNDEKİ YAPIYLA KARŞILAŞTIRILMASI

YEMİN METNİ ii
TUTANAK iii
Y.Ö.K.DOKÜMANTASYON MERKEZİ TEZ VERİ FORMU iv
ÖNSÖZ v
ÖZET vi
ABSTRACT viii
İÇİNDEKİLER ix
KISALTMALAR xvi
EKLER LİSTESİ xix
GİRİŞ xx

BİRİNCİ BÖLÜM
ÇOKLU TAŞIMACILIĞIN GENEL YAPISI

I- ÇOKLU TAŞIMACILIKLA İLGİLİ TANIMLAMALAR 1
A- Genel Olarak Taşımacılık Kavramı 1
B- Taşıma Modelleri Konusunda Getirilen Tanımlamalar 5
1. Tek Modlu Taşıma (Unimodal Transport) 5
2. Modlar Arası Taşıma (Intermodal Transport) 6
3. Çoklu Taşımacılık (Multimodal Transport) 6
4. Kombine Taşımacılık (Combined Transport) 7
II – ÇOKLU TAŞIMACILIK MODELİNE GEÇİŞ SÜRECİ 8
A- Çoklu Taşımacılığa Geçişte Etkili Olan Faktörler 8

B- Çoklu Taşımacılığın Uygulama Aşamasında Etkili Olan Faktörler 10
III- ÇOKLU TAŞIMACILIK TÜRÜNÜN YARATTIĞI DEĞERLER 12
A- Çoklu Taşımacılığın Önemi 12
B- Çoklu Taşımacılığı Üstün ve Zayıf Kılan Özellikler 13
1. Çoklu Taşımacılığın Üstün Yönleri 13
2. Çoklu Taşımacılığın Zayıf Yönleri 14
IV- TAŞIMA TERMİNALLERİNİN ÇOKLU TAŞIMACILIKTAKİ YERİ VE ÖNEMİ 14
A- Taşıma Terminalleri Kavramı 14
B- Taşıma Terminali İşleticileri 15
C- Taşıma Terminalleri ve Çoklu Taşımacılık 18
V- TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ 20
A- Taşıma Sözleşmelerinin Genel Yapısı 20
B- Uluslararası Taşıma Sözleşmeleri 22
C - Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi 23
D- Uluslararası Yapıdaki Çoklu Taşıma Sözleşmeleri 26
VI- ÇOKLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI 28
A- Taşıyıcı (Multimodal Transport Operator) 28
B- Gönderen (Consignor) 34
VII - ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK 39
A- Genel Olarak 39
B- Lojistik Kavramı 41
C- Lojistik Faaliyetler 45
1. Ana Faaliyetler 45
2. Destekleyici Faaliyetler 45
VIII- LOJİSTİK KAPSAMI İÇERİSİNDE YER ALAN TEMEL KAVRAMLARA İLİŞKİN AÇIKLAMALAR 46
A- Tedarik Zinciri (Supply Chain) 46
1. Genel Olarak 46
2. Tedarik Zinciri ve Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramları 47

3. Tedarik Zinciri ve Bilgi Sistemleri 50
a) Elektronik Ticaret 51
b) Elektronik Veri Alışverişi (Electronik Data Interchange - EDI) 52
c) Barkodlama ve Tarama 53
d) Veri Bankası 53
e) İnternet: 54
f) İntranet/Extranet: 54
g) World Wide Web (www) 54
4. Tedarik Zinciri İşlemlerinde Lojistiğin Önemi 55
B- Dış Kaynak Kullanımı "Outsourcing" Kavramının Lojistik Yönetimindeki Yeri ve Önemi 56
C- Üçüncü Parti Lojistik (Third Party Logistics) Hizmet Sunan Firmalar "3PL" 57
D – Lojistik Yönetiminde Freight Forwarder 58
1. Genel Olarak 58
2. Freight Forwarder Kavramı 60
3. Freight Forwarder' ın İşlevleri; 61
4. Freight Forwarder' ın Faaliyet Alanları 63
5. Freight Forwarder Türleri 64
IX– ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMACILIKTA ROL OYNAYAN ÖRGÜTLER 65
A- Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu (FIATA) 65
B- Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR) 67
C- Interkonteyner — Interfrigo (ICF) 67
X- FIATA BELGELERİ 68
A- FIATA Kombine Taşımacılık Konşimentosu (Combined Transport Bill of Lading / FIATA - FBL) 68
B- FIATA Nakliyeci Makbuzu (FIATA Forwarder's Certificate of Receipt / FIATA - FCR) 69

C- FIATA Nakliyeci Taşıma Sertifikası (FIATA Forwarder's Certificate of Transport / FIATA - FCT) 69

İKİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN MUHTELİF KONVANSİYONLAR VE BU SÖZLEŞMELERLE İLGİLİ UYGULAMADA YAŞANAN SORUNLAR

I- MUHTELİF KONVANSİYONLAR DÜZENLEMESİNDE YER ALAN ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ 70

A- Denizyolu İle Eşya Taşıma Konvansiyonu - 1978 HAMBURG KURALLARI - Kapsamında Yer Alan Çoklu Taşıma Sözleşmeleri 70

B- Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi -CMR- Kapsamında Yer Alan Çoklu Taşıma Sözleşmeleri 82

1. CMR Sigortaları 90

C- Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon -COTIF- Kapsamında Yer Alan Çoklu Taşımalar 92

D- Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon -VARŞOVA SÖZLEŞMESİ- Kapsamında Yer Alan Çoklu Taşımalar 95

E- Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu -1980 TARİHLİ CENEVRE KONVANSİYONU- 99

II- ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ İLE İLGİLİ UYGULAMADA ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR 108

A- Genel Olarak 108

B- Düzenlenecek Belgeler Bakımından Ortaya Çıkan Sorunlar 109

1. Uluslararası Çoklu Taşımalarda Kullanılan Taşıma Belgesi 109

a) Genel Olarak 109

b) Çoklu Taşıma İşleticisinin Çoklu Taşıma Belgesi

(Multimodal Transport Document) Düzenleme Zorunluluğu 112
C- Kullanılan Taşıma Teknikleri Konusunda Ortaya Çıkan Sorunlar 118
1. Konteyner (Container) Taşımacılığı 118
a) Yaygın Olarak Kullanılan Konteyner Tipleri 122
(1) Kuru Yük Konteynerleri 123
(2) Üstü Açık Konteynerler (Open Tap) 123
(3) Soğutma İmkanına Sahip Konteynerler (Reefer) 123
(4) Düz Konteyner (Fiat Rack) 123
(5) Tecrit Edilmiş Konteynerler 124
(6) Dökme Yük Konteynerleri: 124
(7) Tank Konteynerler: 124
2. Ro/Ro (roll on – roll of) Taşımacılığı 125
3. Huckepack Taşımacılığı 126
4. LASH (Lighter aboard Ship) Taşımacılığı 127
D- Modern Taşıma Teknikleri Ve Yarattığı Hukuki Sorunlar 128
E- Çoklu Taşıma İşleticisinin Sorumluluğu Konusunda Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar 134
F- Uluslararası Çoklu Taşıma Sözleşmelerinden Kaynaklı İhtilaflarda Yetkili Mahkeme ve Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi (Kanunlar İhtilafi) Sorunu 137

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
SORUMLULUK HALLERİ

I-SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI 143
A-Genel Olarak 143
B- Sorumluluğun Hukuki Niteliği 144
II- ULUSLARARASI SORUMLULULUK SİSTEMLERİ 147
A- Sorumluluk Ağı Sistemi (Network System) 147
B- Yeknesak Sorumluluk Sistemi (Uniform Liability) 148

C- Mutlak Sorumluluk Sistemi (Strict System) 149
III- MUHTELİF KONVANSYON DÜZENLEMELERİNDE YER ALAN SORUMLULUK SİSTEMLERİ 149
A- CMR' de Öngörülen Sorumluluk Sistemi (CMR m.2) 149
B- Hamburg Kuralları'nda Öngörülmüş Olan Sorumluluk Sistemi 152
C- Varşova Konvansiyonu'nun da Öngörülmüş Olan Sorumluluk Sistemi 156
D- COTIF' de Öngörülen Sorumluluk Sistemi (COTIF m.3/III - CIM m.1) 158
E- Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu'nun da Öngörülen Sorumluluk Sistemi 159
IV- TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN BELİRLİ BİR TUTAR İLE SINIRLANDIRILMASI 163
A- Genel Olarak 163
B- Taşıyanın Sorumluluğunun Üst Sınırın Belirlenmesinde Esas Alınan Hesap Birimi (Özel Çekme Hakkı/Special Drawing Right) 164
V- TAŞIYICININ YÜKE ÖZEN (EŞYAYI KORUYUP-GÖZETME) BORCUNUN İHLALİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU 166
A- Kavram ve Kapsam Bakımından "Yüke Özen Borcu" 166
B- Yüke Özen Borcunun İhlali Nedeniyle Ortaya Çıkabilecek Zararlar 170
1. Eşyanın Ziyaa Uğraması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu 171
2. Eşyanın Hasarlanması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu 175
C- Ziya/Hasarın Taşıyıcının Sorumluluk Süresi İçinde Oluşması 177
VI- TAŞIYANIN GECİKME ZARARLARINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU (GEÇ TESLİM SORUMLULUĞU) 192
A- Gecikme Kavramı 192
B-Taşıma Süresi 194
C- Teslim (Taşıma) Süresi 197

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
TAŞIYANIN SORUMLU OLDUĞU KİŞİLER VE SORUMLULUĞUNUN ORTADAN KALKTIĞI HALLER

I- TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARIN EYLEM VE İŞLEMLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU 200

A- Genel Olarak 200

B- Taşıyanın Yardımcı Şahısları 201

1. Ticari Mümessil 204

2. Ticari Vekil 204

3. Seyyar Tüccar Memuru 205

4. Ticaret İşleri Tellalı 205

5. Acente 206

6. Komisyoncu 207

C- Yardımcı Şahıslar Dolayısıyla Sorumluluğun Koşulları 211

II- TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI 212

A- Genel Olarak 212

B- Taşıyıcının Zarara Neden Olan Olayı ve Sonuçlarını Önlemek Amacıyla Makul Sınırlar İçinde Kalan Tüm Tedbirlerin Alındığını İspat Etmesi 213

C- Mala Gelen Zararların Gönderilen Tarafından Süresi İçinde İhbar Edilmemesi 216

D- Dava Açma Süresinin Geçmesi (Dava Zamanaşımı) 218

E- Sözleşmede Yer Alan Sorumsuzluk Kayıtları 219

SONUÇ 222

KAYNAKÇA 234

EKLER 250

KISALTMALAR

ABD	:	Ankara Barosu Dergisi
ATK	:	Alman Ticaret Kanunu
b	:	bent
BATIDER	:	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	:	Borçlar Kanunu
B.K.K.	:	Bakanlar Kurulu Kararı
Bkz.	:	bakınız
b/l	:	bill of lading
BM	:	Birleşmiş Milletler
C.	:	cilt
c.	:	cümle
CIM	:	Convention International Concernant le Transport des Marchandisespar Chemins de Fer
CK	:	1980 Cenevre Konvansiyonu
CMR	:	Convention on the Contract for the International Carriage Of Goods by Road
1980 CIM	:	Regles uniforms concernant de transport internationale ferroviaire des marchandises (CIM), Apendice B a la Convention relative aux transport internationaux ferroviaires (COTİF) Du 9 Mai 1980
COTIF	:	Convention relative aux transport internationaux ferroviaires.
ÇTİ	:	Çoklu Taşıma İşleticisi
dpn	:	dipnot
E.	:	Esas
ECE	:	United Nations EconomicCommission for Europe
ETL	:	Europe Transport Law
f.	:	fıkra
FIATA	:	International Federation of Forwarding Agent's Associations

HD.	:	Hukuk Dairesi
HK	:	1978 Hamburg Kuralları
HMUK	:	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunun
İATA	:	International Air Transport Association
İBD	:	İstanbul Barosu Dergisi
IRU	:	International Road Transport Union
ICC	:	International Chamber of Commers
İHFM	:	İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası
IMF	:	International Monatry Fund
K	:	Karar
karş.	:	Karşılaştırınız
L/VK	:	Lahey/Visby Kuralları
m	:	madde
MHB	:	Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
TMK	:	Türk Medeni Kanunu
MÖHUK	:	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MTO	:	Multimodal Transport Operator
No	:	Numara
OTT	:	Operator of a Transport Terminal
ÖÇH	:	Özel Çekme Hakkı
RG.	:	Resmi Gazete
RO/RO	:	Roll-on/Roll-off
S.	:	Sayı
s.	:	Sahife
SDR	:	Special Drawing Rights
T.	:	Tarih
TCDD	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TD.	:	Ticaret Dairesi
TDİ	:	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
THYAO	:	Türk Havayolları Anonim Ortaklığı

TIR Sözleşmesi	:	TIR Karneleri Himayesinde Milletlerarası Mal ve Eşya Nakliyatına Dair Gümrük Sözleşmesi
TTK	:	Türk Ticaret Kanunu
TSHK	:	Türk Sivil Havacılık Kanunu
UNCTAD	:	United Nations Conference for Trade and Development
UNCITRAL	:	United Nations Commission on International Trade Law
UNIDROIT	:	International Institute For the Unification of Private Law
ULR	:	Uniform Law Review
UND	:	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
vd.	:	ve devamı
VK	:	Varşova Konvansiyonu
y.a.g.e.	:	yukarıda adı geçen eser
YHGK	:	Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
YİBK	:	Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararları
YKD	:	Yargıtay Kararları Dergisi

EKLER LİSTESİ

EK 1. 251
EK 2. 257
EK 3 265
EK 4 266

GİRİŞ

Küresel ticaret hacminin artması ile birlikte hızla gelişip yaygınlaşan uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin, teknolojik ve de ekonomik gelişmeler karşısında çoklu taşımacılık modelinde odaklandığı gerçeği, tez konumuzun güncelliğini ortaya koyması bakımından oldukça önemli bir argümandır.

Artan uluslararası rekabet ortamı, taşımacılık faaliyetlerinin daha süratli ve de ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Ürettiği ürünlerin dünya pazarlarına ulaşabilmesi için taşımacılık sektöründen faydalanmak zorunda olan işletmelerin, uluslararası düzeyde rekabetçi üstünlüklerini koruyabilmeleri için bu ürünlerini müşterilerinin kapılarına kadar taşıyacak ekonomik çözümlere ihtiyaçları vardır. İşte bu anlamda çoklu taşımacılık, pek çok yönden işletmelere yardımcı olduğu gibi, taşıma birim maliyetinin düşürülmesi konusunda da, en iyi seçenek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Evrensel düzeyde ticaret, çoklu taşımacılık sistemini kaçınılmaz kılmaktadır. Zira, günümüzde uluslararası ticarette yaygın olarak kullanılan taşıma türü, Avrupa ülkelerinde de olduğu gibi, çoklu taşımacılık modelidir. Çoklu taşımacılık modelinin yaygınlaşmasında ulaştırma sektöründe bir devrim sayılan konteynerizasyon sürecinin etkisi oldukça büyük olmuştur. Çoklu taşımacılık modelinin gelişip, yaygınlaşması ulaştırma sektöründe rol alan diğer alanları da etkilemiş ve bu alanlarda adeta bir çarpan etkisi yaratmıştır. Bu etki, ulaştırma sektörü içerisinde yeni faaliyet kolları yaratmanın yanında, mevcut faaliyet kollarında da çoklu taşımacılık modeline uyumluluk yönünde değişim süreci başlatmış ve bu faaliyet kollarının gelişerek, farklılaşan ihtiyaçlara cevap verebilir hale gelmesini sağlamıştır. Zira, sektör içerisinde yaşanan bu süreç, hukuk alanında da etkisini gösterdiği gibi, "taşıma terminali işleticileri"nin de, teknolojik yeniliklere büyük yatırımlar yapmasına ve farklı taşıma araçları arasında yükün aktarılmasını sağlayan yeni sistemler geliştirmesine ön ayak olmuştur.

Türkiye'de taşımacılığın büyük bölümünün karayolu ile yapılmasının sonucunda bu ulaşım modu büyük bir gelişim sağlamıştır. Zira ülkemiz, bu alanda Avrupa ve Orta Doğu'nun en geniş karayolu taşımacılık filosuna sahiptir. Çoklu taşımacılık modelinin en önemli sac ayağını oluşturan denizyolu taşımacılığının, ülkemiz ekonomisi açısından büyük bir öneme sahip olduğu, nispeten anlaşılmış olduğundan, son yıllarda denizciliğe de önem verilmiş ve bu itibarla gerek liman ve gerekse filo bazında alt yapı çalışmaları başlatılmıştır. Ancak daha henüz Türkiye limanlarında faaliyet gösteren filolardan sadece %18'i yerli filodur. Bu durumun en önemli sebeplerinden biri, Türk deniz filosu yaşının ortalamanın çok üstünde oluşudur. Bunun yanında yasal düzenlemelerdeki esnek olmayan yapı ile, vergiye ilişkin caydırıcı talepler de bu durumu kamçılayan sebepler arasında yer almaktadır. Zira pek çok Türk armatör de gemilerini, başka ülke bayrakları altında (kolay/uygun bayrak) sefere göndermekte ve bu suretle yüksek vergilerden kaçmayı yeğlemektedir. Bu konuda gerekli düzenlemelerin yapılarak, bu gemilerin Türk bayrağı altında faaliyet göstermesi cazip hale getirilmelidir. Bununla ilgili olarak 4490 sayı, 16.12.1999 tarihli "Türk Uluslararası Gemi Sicili" kanunu (21.12.1999 tarih ve 211299 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır) düzenlenmiştir.* Bu kanun Türkiye'de mevcut gemi sicilinin yanında ikinci bir gemi sicilinin kurulmasını temin etmiştir. Gemi sicili, gemilerin teknik özelliklerini, tabiiyetini, üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni hakları tanıtmak amacıyla kurulmuştur. (ilk olarak İngiltere'de 1860 "Navigation Act" ile uygulamaya konulmuştur.) Bugün dünyada farklı sicil türlerinin olduğunu belirtmek ve bunların neler olabileceğine kısaca değinmek gereklidir.

Genel olarak dörde ayrılan sicillerin ilki, her ülkenin iç mevzuatına uygun olarak kurulmuş bulunan ve ilgili ülke bayrağını çeken gemilerin kayıtlı olduğu geleneksel yani milli gemi sicilidir.(Traditional Home Registries) Genelde armatörler kendi işletmesi altındaki gemilerini, tabiiyetinde oldukları ülke idaresi altındaki bu tür sicillere kaydettirmektedirler. Uzun süre süregelen bu alışkanlık (ulusal sicile kaydolma alışanlığı), bazı armatörlerin serbest rekabet şartları içinde varolabilenin çok zor olduğu geçeğini fark edebilmeleri üzerine, giderek terk edilmeye

* Selim ATAERGİN, Türk Uluslararası Gemi Sicili, Denizciliğimiz mi Yoksa Armatörler mi Kurtarılmak İsteniyor." İBD.,Cilt:74, Sayı:10-11-12, İstanbul 2000

başlanmıştır. Bu armatörler gemilerini öncelikle, vergi avantajları sağlayan ülke dışındaki başka sicillere kaydettirmeye başlamışlardır. Bunun üzerine, "Kıyı-Ötesi Gemi Sicili"(Off-shore registries) adı verilen yeni bir gemi sicili olgusu ortaya çıkmıştır. Ancak vergi avantajları sağlayan bu tür sicillerin de, yeterli düzeyde rekabet üstünlüğü sağlayamadığı anlaşılınca, yeni arayışlar başlamıştır. Bu dar boğazı aşmaya çalışan armatörlerden yararlanmak isteyen bazı devletler, kendi ülkelerine döviz girdisini temin maksadıyla deniz güvenliği, gemi adamı, çevre kirliliği, işçi hakları ve hizmet kalitesi gibi sektörle direkt alakalı önemli bazı konuları hiçe sayarak, bu armatörlere hizmet edebilmek için "Uygun Gemi Sicili"(Open registries / Flag of Convenience "FOC") adı altında üçüncü bir gemi sicili yaratmışlardır. Bu tür sicilleri teşvik amacıyla, bazen vergi muafiyeti sağlanmış, bazen de kayıt harçları çok düşük miktarda tutulmuştur. Bu sicillerin en yaygın örnekleri; Malta, Panama, Liberya, Bahama Adaları, Kıbrıs Rum Kesimi ve Hoduras gibi bayraklardır. Ancak başlangıçta kendi ülkelerine döviz girdisi sağlamanın başlıca hedef olarak görüldüğü bu sicillerin bağlı bulundukları devletler, zaman içerisinde, uluslararası anlaşmaları da takip ederek, güncel sorunları çözümlemeye yönelik yasal düzenlemeler yapmaya başlamışlardır. Bu sebeple bazı uygun sicillerin bugün artık milli siciller kadar ciddi, hatta daha esaslı düzenlemelerle korunduğu yadsınamaz bir gerçekliktir. Uygun sicillere karşı oluşan yoğun talep, zaman içinde güçlü filolara sahip olan ülkelerin deniz piyasasındaki gücünün erimesine yol açmış ve bu durum, devletleri bazı önlemler alma zorunluluğuna itmiştir. İşte bu noktada önlemler geliştiren devletler, yaptıkları yasal değişikliklerle vergi kolaylıkları getiren, ikinci bir sicile kaydolma olanağını armatörlere sağlamışlardır. Ülkelerin kendi milli sicillerinin yanında uluslararası nitelikte yabancı armatörlere de kayıt olabilme imkanı tanıyan "Uluslararası Gemi Sicili"(International Registries / Second Registries) oluşturmaları bu maksada yönelik bir düzenlemedir. Bir ülke içinde ikinci bir sicil olması hasbiyle, bu sicillere "İkinci Gemi Sicili" adı da verilmektedir. Bu tür sicili olmayan ülkelerin rekabet şartlarının olumsuz yönde etkilenmesi sebebiyle pek çok devlet, bu sicile ilişkin düzenleme yoluna gitmiştir. Norveç, Almanya, İngiltere, Hollanda ve Danimarka ikinci sicili kabul etmiş devletlerdendir.) Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescili talep edebilecek olan gemiler/yatlar, Türkiye'de mukim, Türk veya yabancı uyruklu

gerçek kişiler ile, Türkiye'de Türk mevzuatına uygun olarak kurulmuş şirketlerin malı olan gemilerdir. (m.4,5)

Çoklu taşımacılık sistemi içerisinde önemli bir yere sahip olan deniz taşımacılığı ile ilgili ülkemizdeki durumun özet olarak değerlendirilmesinin akabinde tez çalışmamızdaki metodoloji hakkında bilgi vermek gerekir ise;

Sadece "Sözleşme" olarak da anılabilen "Uluslararası Sözleşmeler" ifadesi için, hukuk dilimizde "Konvansiyon", "Uluslararası Antlaşma" veya "Andlaşma" ifadeleri de sıkılıkla kullanılmaktadır. Biz bu tez çalışmamız kapsamında, tez başlığımızda da yer verdiğimiz üzere, ağırlıklı olarak "Konvansiyon" sözcüğünü kullanmayı yeğledik, ancak bazen "Sözleşme ve Uluslararası Sözleşme" ifadelerini de yeri geldiğinde kullandık. Dolayısıyla metin içerisinde her iki ifadeye de rastlamak mümkündür.

Dört bölümden oluşmuş olan çalışmamızın birinci bölümünde, çoklu taşımacılık modeline ilişkin temel bilgiler verilerek, bu taşımacılık türünün genel yapısı, özellikleri ve de önemi ortaya konulmaya çalışılmış, ayrıca çoklu taşımacılık türünün, günümüzde hızla gelişmekte olan lojistik sektörü içerisindeki yerine de değinilmiştir. İkinci bölüm de, uluslararası yapıdaki çoklu taşıma sözleşmelerinin, taşımaya ilişkin muhtelif konvansiyonlardaki yerine değinilerek, bu konvansiyon düzenlemeleri, 1980 Cenevre Konvansiyonu'ndaki yapıyla karşılaştırılmıştır. Bu bölümde ayrıca, çoklu taşımacılık konusundaki uygulamalar, sorunlarıyla birlikte ele alınıp incelenmiştir. Üçüncü bölümde, taşıyanın –ki bu 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda Çoklu Taşıma İşleticisi (Multimodal Transport Operator) olarak geçmektedir- yüke gelen zararlardan (hasar, ziya ve geç teslim zararları) doğan sorumluluğu, muhtelif konvansiyonlardaki düzenlemeler de göz önünde bulundurularak, 1980 Cenevre Konvansiyonu kapsamında incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise, taşıyanın yardımcı şahısları dolayısıyla sorumluluğu ele alındıktan sonra, sorumluluktan kurtulma hallerine yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM
ÇOKLU TAŞIMACILIĞIN GENEL YAPISI

I- ÇOKLU TAŞIMACILIKLA İLGİLİ TANIMLAMALAR

A- Genel Olarak Taşımacılık Kavramı

Uluslararası ticaretin vazgeçilmez temel öğelerinden biri olan taşıma; insan ve eşyanın, gereksinimleri tatmin etmek maksadıyla yer değiştirmesini sağlayan bir hizmet olarak tanımlanmaktadır.[1]

Uluslararası serbest ticaretin yaygınlaşması ile buna bağlı olarak gelişen uluslararası rekabet ortamının koşulları, mal ve hizmetlerin dolaşımının ülke sınırları dışına taşınmasını zorunlu hale getirmekte ve bu bağlamda, taşımacılık sektörünün fonksiyonel değeri çok daha fazla önem arz etmektedir. Zira, malların bulundukları yerden başka yerlere taşınmasını sağlayan ulaştırma sektörü, uluslararası ticaretin gerçekleşmesini sağlayan vazgeçilemezlerin başında gelmektedir. Uluslararası ticarette rekabetçi üstünlüğü yaratabilmek, ürünün(malların) kalitesiyle öne çıkabilmesinin yanında, onun istenilen yere, kararlaştırılan zamanda hasarsız ve de kayıpsız olarak ulaştırılmasına da bağlıdır. Bu nedenle, uluslararası ticarette başarılı olmak, ürünlerin kaliteli yapılıp, tüketici nezdinde beğeni yaratması kadar, taşınmasının başarılı yapılmasıyla da ilgilidir.

Taşıma/ulaştırma faaliyeti, farklı öğelerin birleşmesinden oluşan bir sistemi ifade etmektedir. Taşıma sistemi içerisinde yer alan karayolları, demiryolları ile kıtalararası deniz ve hava koridorları somut ve de görünür ulaştırma ağlarını ifade etmektedir. Bu kapsamda, iki nokta arasında bulunan alternatif yollar ise, rota/güzergah olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşıma sisteminde yer alan bir ulaşım ağı içinde, pek çok yol ve rotanın kesiştiği ara noktalar ve merkezler bulunmaktadır. Taşıma terminali olarak adlandırılan bu merkezlerde taşımacılık hizmetleri (yükleme, indirme-boşaltma, elleçleme, depolama v.b. hizmetler) ve de aktarma işlemleri

[1] Ömer Baybars TEK, "Pazarlama İlkeleri- Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları", İstanbul 1999, s: 677 vd

yapılmaktadır.[2] Taşıma sistemlerinin çevre analizine bakıldığında sistemin, ulaştırma ağları(deniz, kara, hava, demiryolu, iç su yolu ve boru hattı gibi) uluslararası ve yerel düzenlemeler, lojistik hizmet sağlayıcıları ve tüm bu hizmetlerden yararlananlar ile bilgi ve iletişim teknolojileri ile çevrelendiği görülmektedir.[3] Bu sistem taşıma operatörleri, iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal faktörler ve de devletin ortaya koymuş olduğu yasal çerçeve ile sürekli bir etkileşim içerisindedir. Dolayısıyla, taşıma sistemleri özellikle arz-talep dengesi bakımından ulusal ve uluslararası ekonomik şartlar ile hukuki düzenlemeler ve de teknoloji gibi dışsal faktörlerden oldukça yoğun bir şekilde etkilenmektedir.[4] Kullanıcıların taşıma sisteminden satın aldıkları şey, performans veya hizmettir. Hareket esasına dayalı bulunan ulaştırma sistemi; işgücü, tesisler, araçlar ve kaynakların birleşiminden oluşur.[5] Bu sistemin tesisini sağlayan kurucu unsurlar ise; -Taşıma noktaları – Taşıma hatları- Taşıma akışı şeklindedir. **Taşıma Noktaları**; Terminaller, Limanlar, İstasyonlar, Şehirler, köyler gibi yerleşim ve çalışma alanlarını **Taşıma Hatları**; Denizyolları, demiryolları, havayolları, iç su yolları ve boru hattını **Taşıma Akışı**; Taşıma hatlarında yük veya yolcu taşıyan tüm araçların hareketini ifade eder.[6]

Uluslararası ticarete konu edilen malların bir pazardan diğerine taşınması işlemi, o ürünün miktarı, özellikleri, gideceği yer ve de taşıma süresi dikkate alınarak çeşitli taşıma modları kullanılarak yapılabilir. Bu taşıma modları; denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu, iç su yolu veya boruyolu şeklinde olabilir. Bazı durumlarda aynı yükle ilgili yapılan taşıma için, bu taşıma modlarından birkaçının ard arda kullanımı söz konusudur.. Bu son durumda çoklu taşımacılık yani multimodal taşımacılıktan bahsetmek mümkündür.

Konu başlığından da anlaşılacağı üzere, yaptığımız bu tez çalışmasında esas olarak çoklu (kullanmayı tercih ettiğimiz ifade) yani çok türlü veya karma taşımalardaki hukuki yapı, taşıyanın sorumluluğu nispetinde ele alınmıştır. Bu

---

[2] Kenneth BUTTON/ Peter NİJKAMP/Hugo PRİEMUS, "Transport Networks in Europe", Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 1998, s:20-21

[3] Metin ÇANCI/Murat ERDAL, "Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı-1", İstanbul 2003, s:24 vd.

[4] R.S.TOLLEY/B.J. TURTON, "Transport Systems Policy and Planning", Longman Scientific Publishing, Singapore 1995, s:13

[5] Müge Seyhan ATAÇ, "Multimodal Taşımacılıkta Hava Kargonun Yeri ve Önemi", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir 1999, s:16

[6] Huriye KUBİLAY, "Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İzmir 2001, s:3)

kapsamda çoklu taşımacılık ifadesinden anlaşılması gerekenin ne olduğu ve özellikle bu taşıma modelini diğer taşıma türlerinden farklı kılan noktaların nelerden ibaret olduğu, cevaplanmayı bekleyen öncelikli sorulardandır. Taşımacılık sözleşmelerine uygulanacak hükümlerin saptanabilmesi açısından oldukça önemli bir rol üstlenmiş bulunan bu soruların yanıtı, taşımacılıkla ilgili temel ayrımlar konusunda aranmalıdır. Taşımaya ilişkin olarak aşağıda değineceğimiz temel ayrımlar, hukuki saptamalar açısından oldukça önemli belirleyicilerdir. Bu noktada, taşımacılıkla ilgili temel ayrımları farklı bakış açılarından hareketle şu şekilde sıralayabiliriz.

Taşıma, gerçekleştirildiği ortam bakımından deniz, hava, kara ve demiryolu ile, iç su yolu ve boru hattı şeklinde bir çeşitliliğe sahiptir.

Taşımanın konusu, eşya veya yolcu taşımaları türünde genel bir sınıflandırmaya tabidir.

Taşıma, mekansal açıdan aynı ülke veya farklı ülke sınırları içerisinde gerçekleşip, gerçekleşmeme durumuna göre de, ulusal veya uluslararası taşıma şeklinde bir ayrıma konu edilmiştir.

Taşımanın gerçekleşiş şekli, bu faaliyetin düzenli yapılıp yapılmaması (Liner/Tramp taşımacılık)[7] yada aktarmalı/direkt veya aktarmasız yapılması durumuna göre de farklı özellikler arz etmektedir.

Burada, çoklu taşımacılığın yerini belirleyen ayrım, yukarıdaki son ayrımın ikinci cümlesindeki aktarmalı veya aktarmasız taşıma modeli ifadesinde

---

[7] liner: Düzenli hat taşımacılığı – Tramp: Tarifesiz taşımacılık, bu ifadeler özellikle deniz taşımacılığı için kullanılmaktadır. Buna göre Tarifesiz (Tramp) Deniz Taşımacılığı; Bilinen en eski ticari deniz taşımacılığı şeklidir. Burada yapılacak taşıma için, önceden belirlenmiş olan bir rota veya periyotlar söz konusu değildir. Taşıyıcı, nerede spot veya proje teklifi bazında aradığı şartlara uygun yük varsa oraya yönelir. Düzenli hat deniz taşımacılığın gelişmediği dönemlerde kırkambar yükleri ile kuru ve sıvı dökme yüklerin neredeyse tümü bu taşımacılık türüyle taşınmaktaydı. Günümüzde genellikle büyük miktarlardaki kuru ve sıvı dökme yüklerin taşınmasında kullanılmaktadır. Bu tip deniz taşıma şeklinde kullanılan başlıca gemi tipleri; koster ve diğer kuru dökme yük gemileri, tankerler ve OBO (petrol-cevher-dökme) gemileridir. Düzenli Hat/Tarifeli (liner) Taşımacılığı; Önceden belirlenmiş olan limanlar arasında düzenli olarak -haftalık veya aylık seferler ile- yapılan deniz taşımacılığı şeklidir. Bu taşımacılık, konteyner taşımacılığı olarak da adlandırılmaktadır. Bu taşımacılık türleriyle ilgili geniş bilgi için bkz. Umut Mehmet YÜRÜYEN, "Deniz Ticaretinde Elektronik Satış Yönetimi", D.E.Ü. Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Y.O., İzmir 2003 s:5 vd. – Refik AKDOĞAN, "Deniz Ticareti", İstanbul 1988, s:77 vd.

odaklanmaktadır. Aktarmalı/Direkt taşımacılıkta birden fazla taşıma modu kullanılır. Aktarmalı taşımacılık, kesintili(klasik) veya kombine(zincirleme, eşgüdümlü, koordine) taşımacılık olarak iki şekilde gerçekleştirilir.[8] Aktarmalı/Direkt taşıma (through carriage), tek bir taşıma sözleşmesi altında birden fazla taşıma mesafesinin sözleşme kapsamı içerisine alındığı taşımaları ifade etmektedir. Bu yapıdaki taşımalarda sıklıkla kullanılan doküman "direkt konişmento"(through bill of lading) belgesidir. Bu belge, birden fazla taşımanın gönderilen açısından tek bir konişmento altında yapılmasını sağlamaya ilişkin belgedir. Direkt konişmentoyu tanzim eden taşıyanın, konişmento hamili gönderilene karşı sorumluluğu, kural olarak tüm taşıma mesafeleri içindir.[9] Aktarmasız yani doğrudan (kesiksiz) taşımacılıkta taşıma modu değiştirilmeden çıkış noktasından varış noktasına kadar aynı tür araçla taşıma işlemi yerine getirilir. Aktarmalı taşımada karma yapıda bir taşıma sözleşmesi, aktarmasız taşımada ise, basit yapıda bir taşıma sözleşmesi vardır. Basit taşıma sözleşmesi ile yapılan taşımalar, belirli bir mesafe (yol) için yapılır. Burada taşımaya konu yük, taşıma modlarından herhangi birinin kullanılması suretiyle bir yerden bir yere nakledilir. Ayrıca farklı mesafeler için ayrı modlarda değişik tür araç kullanılarak yapılan taşımalar bakımından da, eğer her bir mesafe için ayrı ayrı taşıma sözleşmesi yapılıyorsa, bu halde de basit taşıma sözleşmesi ile yapılmış birden çok taşımadan söz etmek mümkündür. Bu taşımaların her biri için ayrı ayrı taşıma belgesi düzenlenecekse eğer, bu belgelerin ait olduğu taşıma mesafesine göre düzenlenmesi gerekir. Bu anlamda, karada yapılan taşıma için taşıma senedi, demiryolu için humule senedi, denizyolu için konşimento ve havayolu için de hava yük senedi tanzim olunmalıdır. Buna karşın, aktarmalı/direkt taşımalarda ise tüm mesafeler bakımından yapılan taşımalar için, tek bir taşıma sözleşmesi yapılır ve bu yapıdaki taşıma sözleşmelerinde taşıyan, - kural olarak - tüm mesafeler için gönderene karşı sorumludur.

Yukarıda belirlenen kıstaslar doğrultusunda taşıma konusundaki ayrımlar dikkate alındığında, hukuki çerçeve bakımından bizi tezimiz kapsamında ilgilendiren taşıma faaliyetinin; gerçekleşiş şekline göre "çoklu/karma", konusuna göre "eşya" ve

[8] Müge Seyhan ATAÇ, "Multimodal Taşımacılıkta Hava Kargonun Yeri ve Önemi", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) İzmir 1999, s:19
[9] Bu konudaki açıklamalar için bkz. Fahiman TEKİL, "Deniz Hukuku", İstanbul 2001, s:328

aynı ülke sınırları içinde kalıp kalmadığına göre de "uluslararası" taşımalardan ibaret olduğunu söyleyebiliriz.

Tez konusu "taşıyanın sorumluluğu" nispetinde ele alınarak incelenmiş ve gerektiğinde karşılaştırmalı hukuk açısından da konu etüt edilmeye çalışılmıştır.

B- Taşıma Modelleri Konusunda Getirilen Tanımlamalar

Taşımaya konu yükün başlangıç noktasından alınıp, varış noktasına kadar ulaştırılması maksadıyla gerçekleştirilen taşıma süreci içinde, birden fazla taşıma modu ve aracının kullanılması durumu uygulamada ; "Modlar Arası Taşıma (İntermodal Transport)", Çok Modlu Taşıma (Multimodal Transport)" ve "Kombine Taşıma (Combined Transport)" olarak değerlendirilmektedir.

Taşımacılık modellerine ilişkin olarak getirilen tanımlamalar konusunda gerek uluslararası literatürde ve gerekse pratikteki uygulamalarda tam anlamıyla bir fikir birliğinin sağlandığı söylenemez. Özellikle kombine, çoklu veya çok türlü taşımacılık konusunda yoğunlaşmış olan terim karmaşasının, pratik uygulayıcılar açısından pek fazla önem arz etmediğini söylemek mümkündür.Bunun sebebi, belirtilen taşımacılık modellerinin tümü için ortak ve esas olan tanımlamanın; uygulayıcılar tarafından, iki yada daha fazla taşımacılık modunun bir arada kullanıldığı taşımalar şeklinde algılanmasıdır. Çoklu taşımacılık konusunda getirilen kavramsal farklılıklar, taşımacılık sektörü içerisinde faaliyet gösteren profesyonel işletmeler için, sorumluluk şartlarının belirlenmesi açısından önem arz etmektedir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konseyi (UNCTAD), konuyla ilgili olarak aşağıda belirtilen tanımlamaları ortaya koymuştur. [10]

1. Tek Modlu Taşıma (Unimodal Transport)

Eşyaların bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından, tek bir taşıma türü kullanılarak taşınmasına "Tek Modlu Taşıma" denir.Deniz, kara, hava ve demiryolu

[10] Terminology on Combined Transport,Ekonomic Commission for Europe",(UN/ECE), New York 2001, s:16-18

türlerinden herhangi biriyle yapılan taşımalar tek modlu taşımalardır.

2. Modlar Arası Taşıma (Intermodal Transport)

Eşyaların bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından, birden ziyade taşıma türü veya aracı kullanılarak taşındığı ve taşıyanın da, taşıma işleminin bir bölümü veya bütününden sorumlu olduğu sisteme "Modlar Arası Taşıma" denir.

Bu taşıma türünde taşımaya konu olan yük, tek bir taşıma ünitesi veya bazı durumlarda araç içerisinde taşınırken, taşıma sırasında birden fazla taşıma modu kullanılır ancak bu mod değişikliği sırasında taşıma konusunu oluşturan ticari eşyaya ilişkin olarak yeni bir elleçleme işlemi yapılmaz.

Modlar arası taşımada, taşıma türü ile ilgili sorumluluğun nasıl paylaşıldığına bağlı olarak, farklı taşımacılık belgeleri düzenlenmektedir.[11]

Modlararası taşımacılıkta taşıma işini organize eden Taşıma İşleri Komisyoncusu (Freight Forwarder) veya taşıyıcı sadece kendisinin gerçekleştirdiği taşımanın sorumluluğunu üstleniyorsa, bu taşıma türü "Bölümlenmiş veya Parçalı Taşıma"(Segmented Transport) olarak adlandırılmaktadır.

3. Çoklu Taşımacılık (Multimodal Transport)

Eşyaların, farklı taşıma üniteleri (konteynerler, paletler, treyler vb.) içerisinde, birden fazla taşıma türü ve aracı kullanılarak taşınmasına "Çoklu veya Çok Türlü Taşıma" denir.

1980 tarihli "Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu"na göre Çoklu taşımacılık; taşımanın ağırlıklı bölümünün demiryolu, iç sular veya deniz yoluyla yapıldığı, başlangıç ve nihai aşamalarında karayolunun olabildiğince kısa mesafeler için kullanıldığı bir sistemi

[11] Metin ÇANCI/Murat ERDAL, "Uluslararası Taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı - 2", İstanbul 2003, s:271

ifade etmektedir.[12]

Çoklu taşımacılık, UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development) tarafından tanımlanırken kapıdan kapıya(door to door)[13] yapılan bu tür ulaştırma faaliyetlerinde sorumluluğun, tek bir taşıma operatörüne ait olması gerektiği özellikle vurgulanmış ve bu ulaştırma operatörü de "Multimodal Transport Operator"(MTO) yani, "Çoklu Taşıma İşleticisi"(ÇTİ) olarak ifade edilmiştir.

UNCTAD, taşımaya konu ticari malın ilk çıkış yaptığı ülkeden, son varış yeri olan yere kadar ulaştırılması sırasında, taraflar arasında tek bir anlaşma yapılmasını ve yapılacak bu anlaşma şartlarının da, ticari malın ilk çıkış yaptığı ülkede belirlenmesi gerektiğini savunmaktadır. İlerleyen süreçte UNCTAD öne sürdüğü bu düşüncelerini, "UNCTAD/ICC Çoklu Taşıma Belgeleri İçin Model Kurallar" (The UNCTAD/ICC Model Rules for Multimodal Transport Documents) şeklinde normatifleştirmiştir. Bu kurallar, emredici hükümlere öncelik tanımaktadır. Sorumluluk konusunda network (ağ) sistemi getiren bu kurallar, 1 Ocak 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Emredici hukuk niteliğinde olmayan bu kurallar sözleşmelere dahil edildikleri taktirde, onlara aykırı düşen sözleşme şartları dikkate alınmayacaktır.

4. Kombine Taşımacılık (Combined Transport)

Eşyaların tek ve aynı taşıma ünitesi veya aracı içinde, birden fazla taşıma türü kullanılarak taşınmasına "Kombine Taşıma" denir. Avrupa ülkelerinde yaygın olarak kullanılan bu taşıma türü için getirilen tanımlama, çoğu zaman -Modlar Arası Taşıma- ile aynı anlamda kullanılmaktadır.

Bu taşımacılık türünün taşıdığı anlamı, Modlar Arası Taşımacılık tanımından farklılaştıran en önemli ayrım, karayolu taşıma modunun kullanımı konusundadır. Zira, kombine taşımacılık türünde karayolu taşımacılığı, adeta modlar kapsamı

[12] Implementation of Multimodal Transport Rules", UNCTAD/SDTE/TLB/2, 2001 s:5
[13] Burada yük, satıcının bulunduğu yerden alınıp, alıcının deposu veya işyerine götürülmektedir. Buna literatürde gerçek konteyner taşımacılığı da (Echte Container Verkehr) denilmektedir.

dışında bırakılmıştır. Başka bir ifadeyle kombine taşımacılık; taşıma işleminin büyük bir bölümünün denizyolu veya demiryolu aracılığı ile sağlandığı ve karayolu taşımacılığının tüm taşıma süreci içerisindeki yerinin çok az olduğu modlar arası taşımayı ifade etmektedir.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi'nin (UNECE) 1991 tarihli AGTC sözleşmesinde (European Agreement on Iportant International Combined Transport Lines and Related Installations) aynı taşıma kabıyla birden fazla taşıma türünün kullanıldığı taşımalar olarak tanımlamaktadır.[14]

Uluslararası Demiryolları Birliği'ne (International Union of Railways-UIC) göre kombine taşımacılık; aynı taşıma ünitesi içerisinde veya karayolu taşıtı ile, mod değişirken eşyanın kendisinin elleçlenmediği, yükün iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak taşınmasıdır.

Kombine taşımacılık, modlar arası (Intermodal) taşımacılığın sınırlandırılmış biçimi olarak düşünülebilir. Bu taşıma türü, ana güzergahı demiryolu ya da denizyolu olan ve 300 km.' den fazla olan taşımalar için avantajlıdır.[15] Kombine taşımalara Karma taşımalar adı da verilmektedir. Ancak, 1980 Cenevre Konvansiyonu' n da bu tür taşımacılık konusunda tercih edilen ifade, "Multimodal" taşımacılık ifadesi olmuştur.

II – ÇOKLU TAŞIMACILIK MODELİNE GEÇİŞ SÜRECİ

A- Çoklu Taşımacılığa Geçişte Etkili Olan Faktörler

Taşıma kavramı dar anlamda, bir nesnenin bir yerden başka bir yere nakledilmesi demektir. Ancak geniş anlamda (güncel) taşımacılık kavramı, üretilen malların ihtiyaçları karşılanması maksadıyla gerek duyulan bölge ve merkezlere

[14] UNECE, AGTC Agreement, Feb. 1991, ECE/TRANS/88/Rev.1
[15] Metin ÇANCI / Murat ERDAL, "Uluslararası Taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı - 2", İstanbul 2003, s:272

zamanında ulaştırılmasıdır.[16] Taşımacılık bu yönüyle ana faaliyet olan ulaştırma hizmetinin yanında, yükün taşınması için gerekli olan evrakların hazırlanması, gümrük işlemlerinin tamamlanması ve yükün müşteri deposuna (kapıdan kapıya / door to door) teslimi işlemlerini de kapsayan daha karmaşık bir süreci güncel bazda ifade etmektedir.

Artan uluslararası rekabet ortamı, taşımacılık faaliyetlerinin daha süratli ve de ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Ürettiği ürünlerin dünya pazarlarına ulaşabilmesi için taşımacılık sektöründen faydalanmak zorunda olan işletmelerin, uluslararası düzeyde rekabetçi üstünlüklerini koruyabilmeleri için bu ürünlerini müşterilerinin kapılarına kadar taşıyacak ekonomik çözümlere ihtiyaçları vardır. İşte bu anlamda çoklu taşımacılık, pek çok yönden işletmelere yardımcı olduğu gibi, taşıma birim maliyetinin düşürülmesi konusunda da, en iyi seçenek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Evrensel düzeyde ticaret, çoklu taşımacılık sistemini kaçınılmaz kılmaktadır. Zira, günümüzde uluslararası ticarette yaygın olarak kullanılan taşıma türü, Avrupa ülkelerinde de olduğu gibi, çoklu taşımacılık modelidir. Çoklu taşımacılık modelinin yaygınlaşmasında ulaştırma sektöründe bir devrim sayılan koteynerizasyon[17] sürecinin etkisi oldukça büyük olmuştur. Çoklu taşımacılık modelinin gelişip, yaygınlaşması ulaştırma sektöründe rol alan diğer alanları da etkilemiş ve bu alanlarda adeta bir çarpan etkisi yaratmıştır.Bu etki, ulaştırma sektörü içerisinde yeni faaliyet kolları yaratmanın yanında mevcut faaliyet kollarında da çoklu taşımacılık modeline uyumluluk yönünde değişim süreci başlatmış ve bu faaliyet kollarının gelişerek, farklılaşan ihtiyaçlara cevap verebilir hale gelmesini sağlamıştır. Zira, sektör içerisinde yaşanan bu süreç, hukuk alanında da etkisini gösterdiği gibi, "taşıma terminali işleticileri"nin de,[18] teknolojik yeniliklere büyük yatırımlar yapmasına ve farklı taşıma araçları arasında yükün aktarılmasını sağlayan yeni sistemler geliştirmesine ön ayak olmuştur.

---

[16] Michel QUAYLE/Bryan JONES, "Logistics: An Integrated Approach", Tudor Business Publishing, Newcastle 1993, s:86

[17] Konteyner devrimi hakkında bkz. İnci DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları" İstanbul 1982, s:17 vd.

[18] Taşıma terminali İşleticileri konusunda bkz. Huriye KUBİLAY, "Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İstanbul 2001, s:15 vd.)

Ulaştırma sektörünün gelişim süreci içerisinde çoklu taşımacılık modelinin ön plana çıkmasında etkili olan başlıca etmenler şu şekilde sıralanabilir.[19]

- **Coğrafik Faktörler:** Kıtalararası taşımacılıkta iki veya daha fazla taşıma türü ve lojistik hizmetlere ihtiyaç vardır. Çoğu zaman aynı kıta üzerinde yapılan taşımalarda dahi, coğrafik etmenler kara, hava veya deniz taşıma modlarının bir çok kombinasyonunu gerekli kılabilmektedir.

- **Ekonomik Sebepler:** Taşıma birim maliyetinin düşürülmesi (Ölçek ekonomisinin sağlanması) bakımından en çok avantaj sağlayabilecek taşıma modeli, çoklu taşımacılık modelidir.

- **Çevresel Faktörler:** Dünya üzerinde çevreye olan duyarlılığın artması ve bu konunun ciddi anlamda canlı yaşamını tehdit eder boyutta olması, tüm devletleri sıkı önlemler almaya itmektedir. Yeryüzünde giderek artan çevre kirliliği insanlığın ortak sorunu haline gelmiştir. Çevre kirliliğini önlemek maksadıyla getirilen düzenlemeler taşımacılık sektörünü de etkilemiş ve bu konuda özellikle karayolu taşıtlarına getirilen kısıtlamalar sektörel işletmeleri çoklu taşımacılık alternatifine yöneltmiştir.

- **Yasal Kısıtlamalar:** Çevre koruma amaçlı düzenlemelerin yanı sıra, özellikle karayolu araç trafiği yoğunluğu ve kazaların azaltılması amacıyla alınan tedbirler, taşımada yeni alternatif arayışlarını da beraberinde getirmektedir. Ayrıca yapılan düzenlemelerin ülkeden ülkeye farklılıklar göstermesi, transit taşımacılık alternatifini de tercih sebebi olmaktan çıkartmaktadır.

B- Çoklu Taşımacılığın Uygulama Aşamasında Etkili Olan Faktörler

Çoklu taşımacılık türünün göndericiden alıcıya kadar olan bütün aşamalarında, kendine özgü bazı zincirleme prosedürler vardır. Zira çoklu taşımacılık, bu zincirleme prosedürlerin rasyonel bir şekilde gerçekleştirilmesi

[19] Metin ÇANCI/Murat ERDAL, "Uluslararası taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı - 2", İstanbul 2003, s:270

temeline dayanmaktadır. Çoklu taşımacılık zincirinin rasyonel hale getirilmesi aşağıda yer alan süreçlerin bütünleştirilmesine bağlıdır. Bu süreçler;[20]

Taşıma kaplarının standart hale getirilmesi: Çoklu taşımacılığın etkin bir şekilde yapılabilmesi için öncelikle, ünite haline getirilmiş taşıma kaplarının (konteyner, palet vs) diğer taşıma modlarında kullanılan araçlar bakımından da, yükleme ve boşaltma işlemlerinin kolaylıkla yapılabilmesini sağlayan teknolojik bütünlük sağlanmalıdır. Çoklu taşımacılık türündeki taşıma işlemleri genellikle, taşıma kapları ile gerçekleştirildiği için, farklı taşıma modları arasındaki geçişin hızlı ve de daha ekonomik bir şekilde sağlanabilmesi için, bu kaplarla ilgili olarak, ortak standartların oluşturulması gerekmektedir. Bu standartlar, International Standards Organization (ISO) nun da ilgi alanına girmiş olduğundan, taşıma kap ve araçları konusunda, uluslararası ortak standartlar ortaya çıkmıştır.

Taşıma sisteminin uyumlu hale getirilmesi: Taşıma sistemi içerisinde bulunan tüm birimlere ilişkin ortak taşıma planlarının yürütülebilmesi için, etkin ve de verimli bir bilgi akış sistemi sağlanmalıdır.

Sistemin bütünleştirilmesi: Çoklu taşımacılığın verimliliğini arttırabilmek açısından, taşıma süreci içinde bulunan her bir birimin teknolojik, yasal ve örgütsel bütünleşmesini sağlayan bir sistem oluşturulmalıdır.

Ücret tarifeleri: Çoklu taşımacılığı etkin ve verimli olabilmesi için, kullanılan taşıma moduna uygun bir ücret tarifelendirilmesi yapılmalıdır.

Tarafların hukuki sorumluluğunun netleştirilmesi: Yükün, göndericiden alıcıya kadar taşınması süreci boyunca kullanılan taşıma türlerine ilişkin olarak yapılan sözleşmeler, taraflara yüklenen sorumluluklar ve sigortalar konusunda açık olmalıdır.

Servis sağlayıcılar arasındaki işbirliği: Çoklu taşımacılıkta, göndericiden alıcıya kadar gerçekleştirilen taşıma sırasında görev alan kara taşıma firmaları, armatörler, liman işletmecileri gibi farklı servis sağlayıcılar, birbirleri ile işbirliği içerisinde

[20] Latif ÇAKICI, "Taşıma Kapları ve Zincirleme Taşımacılık" A.Ü.S.B.F. Yayın no.421, Ankara 1978, s:16

olmalıdır. Bu taşıma organizasyonunun kurulmasını bir Freight Forwarder işletmesi (TTK hükümlerine göre Taşıma İşleri Komisyoncusu) üstlenebileceği gibi, başlı başına bir taşımacılık firması da üstlenebilir. Bunun yanında tek başına gönderici de, taşıma sistemi içerisinde bulunan tüm unsurlarla ayrı ayrı sözleşmeler yaparak, eşyaların alıcısına ulaşmasını sağlayabilir.

III- ÇOKLU TAŞIMACILIK TÜRÜNÜN YARATTIĞI DEĞERLER

A- Çoklu Taşımacılığın Önemi

Modlar arası bir taşımacılık sistemini öngören çoklu taşımacılık; yükleme, boşaltma ve aktarma işlemlerinin süratli bir şekilde gerçekleştirilmesi, taşıma sürecinin hızlandırılması açısından büyük önem taşımaktadır. Zira, sürekli artarak değişen talepler karşısında etkin bir "Tedarik Zinciri Yönetimi"nin [21] sağlanabilmesi işletmeler açısından oldukça büyük bir önem arz etmektedir. Bu bağlamda ürünlerin teslimi konusundaki zamanlamanın önemi giderek artmakta ve bu durum da çoklu taşımacılık modelini ön plana çıkarmaktadır. Çoklu taşımacılığın üretici firmaların gerek duyduğu hammadde ve diğer girdilerin tedarikinde yarattığı değer, hız/zamanlama faktörüdür.Çoklu taşımacılığın sağlamış olduğu bu değer, işletmelere tam zamanında üretim yapabilme, finanssal maliyetleri azaltma ve ürünlerin zamanında tesliminin temini gibi rekabet açısından önemli avantajlar sunmaktadır. Bu taşımacılık modeli aynı zamanda, klasik aktarmalı taşımacılıktaki ayrı ayrı yapılan operasyonel işlemler bürokrasisini de azaltmakta ve eşyaların göndericiden alıcıya daha az evrakla ulaşmasını sağlamaktadır. Düzenli hat taşımacılığının, çoklu taşımacılık modelinin vazgeçilmez bir unsuru haline gelmesiyle, istenilen yere, istenilen sürede, düzenli ve zamanında teslimatların yapılabilmesi de kolaylaşmış ve bu kapsamda, göndericilerin üretimde, alıcıların ise satışta, stok seviyelerini kontrol altına alabilmeleri dolayısıyla, üretici firmalar için toplam maliyetlerin düşürülmesi imkanı doğmuştur. Çoklu taşımacılık, yükle ilgili operasyonel işlem sürelerini kısaltmakla beraber, toplam taşıma masraf ve

[21] Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramı için bkz. Zafer DÖNMEZ, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Üyeler Arası Bilgi Paylaşımının Stok Maliyetlerine ve Servis Seviyesine Etkisi", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:3vd.

maliyetlerini de oldukça azaltmaktadır. Klasik aktarmalı taşımacılık yoğun bir insan emeği gerektirirken, çoklu taşımacılık, yükleme ve boşaltma işlemlerinin teknolojik ekipmanların devreye girmesiyle daha kısa sürede yapılmasını olanaklı hale getirmiştir. Bu taşıma modeli, taşıma sistemi içerisinde bulunan deniz, hava, kara ve demiryolu taşıma teknolojisinde yeni bir dönemi başlatmış ve bu süreç içerisine dahil olan insan-makine ilişkilerinde rasyonel bir etkinlik yaratarak verimliği arttırmıştır. Çoklu taşımacılıkta en önemli nokta, çoklu taşıma hizmeti sağlayan organizasyonların yükün alınmasından teslim anına kadar geçen süre boyunca yükle ilgili hareketleri takip etme mecburiyetinde olmalarıdır.

B- Çoklu Taşımacılığı Üstün ve Zayıf Kılan Özellikler

1. Çoklu Taşımacılığın Üstün Yönleri

Çoklu taşımacılık modelini, diğer taşıma yöntemlerine nazaran üstün kılan başlıca özellikler şu şekildedir; [22]

- Coğrafi nedenlerden dolayı aktarmalı taşımacılığın zaman kayıplarını en aza indirgemesi,

- Karayolu taşımacılığı için ekonomik mesafe dışında kalan teslimlerde, daha rasyonel bir sevkıyat tarzı oluşturması,

- Gelişmiş bir taşıma tekniği öngörmesi (parça yüklerin konteyner veya başka taşıma üniteleri içinde birleştirilmesi suretiyle seri sevkıyat imkanı sağlaması),

- Taşıma sistemi içerisinde bulunan unsurların birbirleriyle uyumlu olmasının getirdiği optimizasyon,

- Özel yükleme araç ve gereçlerinin kullanımı dolayısıyla, taşıma araçlarının

[22] Metin ÇANCI/Murat ERDAL, "Uluslararası Taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı- 2", İstanbul 2003, s:274 vd.

çalışma sürelerinde rasyonalizasyon sağlaması,

2. Çoklu Taşımacılığın Zayıf Yönleri

Çoklu taşımacılığa ilişkin yukarıda belirtilen üstün özellikler yanında, bu taşıma modelini göreceli olarak zayıf kılan karşı argümanlarda vardır. Bunlar;

- Çoklu taşımacılığın etkili bir şekilde yapılabilmesi için, taşıma üniteleri ve aktarma işini sağlayacak taşıma terminalleri ile taşıma araçlarının, birbiriyle uyumlu olması gerekmektedir. Bu uyumlu sistemin oluşturulabilmesi, ciddi bir teknolojik ve ulaştırma altyapısına ihtiyaç göstermektedir. Oluşum aşamasındaki maliyetleri oldukça yüksek olan bu altyapının, sağlanıp sürdürülebilmesi aynı zamanda sürekli bir finanssal yatırımın gerekliliğini de ortaya koymaktadır.

- Çoklu taşımacılık sisteminde dikkat çeken bir diğer hassasiyet de, taşıma sisteminin organizasyonunun yarattığı zorluklardır. Bu karmaşık organizasyonun sağlanabilmesi ancak, çoklu taşımacılık konusunda deneyimi olan işletmeler tarafından yapılabilmektedir.

IV- TAŞIMA TERMİNALLERİNİN ÇOKLU TAŞIMACILIKTAKİ YERİ VE ÖNEMİ

A- Taşıma Terminalleri Kavramı

Terminaller, "yolcuların ve yükün sisteme girdiği ve sistemden ayrıldığı noktalar" olarak tüm taşıma sistemlerinin temel unsurlarındandır. Terminaller yalnızca taşıma sisteminin temel işlevsel unsurunu oluşturmayıp, aynı zamanda önemli harcamaların yapıldığı yerlerdir ve genellikle başka taşıma araçlarına bağlantı noktalarıdır. Bir taşıma terminalinin ana işlevi taşınacak objelerin; yolcu veya yükün sisteme giriş ve çıkışını sağlamaktır. Uluslararası yoğun rekabetin yaşandığı bir sektör olan deniz taşımacılığına bağlı olarak terminal hizmetlerinde de, önemli

gelişmeler olmuştur. Yolcuların veya yükün, taşıma sistemine girmesi ve sistemden ayrılması, sistemdeki araçların yüklenmesi, boşaltılması, gerektiğinde soğutma veya ısıtma da dahil olmak üzere yükün depolanması, bir araçtan, başka bir araca aktarılması, yükün paletlenmesi, taşıma belgelerinin hazırlanması, yükün tartılması ve yükün taşıma aracına yüklenmek üzere ekonomik şekilde gruplandırılması taşıma terminallerinin değişik işlevlerinden bazılarıdır.

B- Taşıma Terminali İşleticileri

Taşıma terminali işleticileri, taşımaya konu malları, taşımadan önce, taşıma sırasında (multimodal taşımalarda ve aktarmalarda) veya taşımadan sonra elinde bulunduran ticari işletmelerdir.[23]

Bir taşıma terminali işleticisi genellikle, taşıma ile bağlantılı şu faaliyetleri ifa eder: yükleme –boşaltma, depolama, istifleme, yükün paletlenmesi, yükün halat veya iple bağlanması, takozlama, taşıma öncesi ve taşıma sırasında yüklerin zarar verici dış etkenlerden korunabilmesi için gerekli önlemlerin alınması.

Taşıma terminali işleticilerinin, uluslararası taşımadan önce, taşıma sırasında ve taşımadan sonraki süreçte taşımaya konu malların kaybı ve hasarlanması nedeniyle sorumluluğu birbirinden çok farklı ulusal hukuklar tarafından düzenlenmiştir. Uluslararası ticaret ve taşımacılıkta önemli bir fonksiyon üstlenen terminal işleticilerinin sorumluluğu hakkında yeknesak kuralların olmayışı, değişik hukuk sistemlerinden kaynaklı farklı düzenlemelerin uygulamada yarattığı çelişkiler, konunun uluslararası düzeyde müzakere edilmesini gerekli kılmıştır. Konteynır taşımacılığının yaygınlaşması ve çoklu taşımacılık modelinin ortaya çıkarak, sektör içerisinde ön plana geçmesi de, uluslararası taşımacılıkta taşımacılıkla bağlantılı hizmetleri ifa eden kişilerin sorumluluklarının uluslararası düzeyde düzenlenmek suretiyle yeknesaklaştırılmasında etkili olmuştur. Bu maksatla 1970'li yıllarda UNIDROIT, taşıma terminali işleticilerinin sorumluluğunu düzenleyen hukuk

[23] Taşıma terminali işleticileri; hizmet sektöründe faaliyette bulunan gerçek veya tüzel kişi yada, kişi birlikleridir. Diğer denizcilik işletmeleri de tersaneler dışında bu sektör içinde yer alır. Zira tersaneler, imalat sektöründe yer alan denizcilik işletmeleridir. Bkz. A.Güldem CERİT /Ayla Özhan DEDEOĞLU / Okan TUNA Çağdaş Denizcilik Stratejileri/İşletme Yönetimi Yaklaşımı, İzmir 1998, s:154

kurallarını yeknesaklaştırma hazırlıklarına başlamıştır.Bu hazırlık çalışmaları ilerleyen süreçte pek çok kez değişikliklere uğramış ve en nihayetinde, hazırlanan sözleşme tasarısı görüş alınmak üzere tüm devletlere ve ilgili uluslararası kuruluşlara gönderildikten sonra, 1989 yılında "UNCITRAL" tasarı metninde pek çok değişiklik yaptıktan sonra tasarı kabul edilmiştir. Yürütülen çalışmanın amacı, uluslararası taşıma sözleşmelerinin ortaya çıkardığı uyumlu hukuki rejimde bırakılan boşlukları doldurmaktı. Bu çalışma ile aynı zamanda; bu alandaki hukuk kurallarının, mal terminal işleticisinin zilyetliğindeyken ona, mal üzerinde menfaati olan tarafların çıkarlarını koruma yükümlülüğü getirmesi ve malların "terminal işleticisinin zilyetliğindeyken" hasarlanması veya kaybolması dolayısıyla işleticinin sorumlu tutulabileceği hallerde taşıyanların, çoklu taşıma işleticilerinin, freight forwarder'ların ve taşımayla ilişkili benzer kuruluşların sorumluluk devri (rücu) açısından terminal işleticilerine başvurmalarının kolaylaştırılması amaçlanmıştır.

Uluslararası Ticarette Taşıma Terminalleri İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi –OTT Konvansiyonu- (United Nations Convention On The Liability Of Operators Of Transport Terminals In International Trade)[24] 17.04.1991 tarihinde kabul edilmiş ve yeterli imzayı bulamadığı için henüz yürürlüğe girememiş olan bu uluslararası sözleşme(konvansiyon) ile, taşıma terminali işleticilerinin, malların kaybı veya hasarlanması ve malların tesliminde gecikme nedeniyle sorumluluğunu düzenleyen yeknesak bir hukuki rejim tesis edilmektedir.

Taşıma terminali işleticileri hakkında Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) açık veya doğrudan herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Bununla birlikte TTK' nun "Deniz Ticareti" başlıklı dördüncü kitabında, bu işleticilerin sorumluluğunu saptamaya yarayacak pek çok dolaylı hüküm bulmak mümkündür. (TTK m.975, 1061, 1062 vs)

[24] Sözleşmenin Türkçe ve İngilizce metinleri için bkz. Huriye Kubilay, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001, s:228 v.d

Bu işleticilerin hukuki kimliği konusunda iki olasılık öne sürülmektedir.[25] Bunlar;

- Terminal işleticisi ya taşıyanın / taşıtanın / yükletenin / gönderilenin yardımcı şahsıdır ya da,

- Tamamen bağımsız sorumluluk üstlenen bağımsız ifa yardımcısıdır.

Tüm taşıma programı zincirinin birleştirici halkası olan terminal işleticisi, kendi başına hareket eden ve bazı profesyonel yetenek, deneyim ve uzmanlıklara sahip gerçek veya tüzel kişi tacirdir.

Intermodal/Çoklu taşımacılıkta taşıma terminali işleticisi, farklı taşıma modları arasında arabirim rolü oynar.

1980 Cenevre Konvansiyonu'nda "çoklu/multimodal taşıma işleticisi" (Multimodal Transport Operator / MTO) bir multimodal taşıma sözleşmesini bizzat veya onun adına hareket eden kişiler aracılığıyla sonuçlandıran ve çoklu taşıma işlemlerine katılan taşıyanların veya gönderenlerin adına veya onların temsilcisi olarak değil asıl sorumlu olarak hareket eden ve sözleşmenin ifasında sorumluluğu varsayılan kişi olarak tanımlanmaktadır. (CK m.1/II) "Çoklu Taşıma Sözleşmesi" çoklu taşıma işleticisinin, navlun ödenmesi karşılığında uluslararası çoklu taşımanın ifasını taahhüt ettiği bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır. (CK m.1/III). Böyle bir sözleşmenin, taşımanın yanı sıra taşımayla bağlantılı terminal hizmetlerinin ifasını da içerdiği açıktır. Taşımanın ve terminal hizmetlerinin bizzat çoklu taşıma işleticisi tarafından ifası zorunlu olmayıp bunların yardımcı şahıslar tarafından ifası da kabul edilmiştir. Konvansiyon'un III. Bölümünde, çoklu taşıma işleticisinin sorumluluğu düzenlenmektedir. (CK m.14) Bu Konvansiyon'a göre çoklu taşıma işleticisinin, taşımaya konu yükün zilyetliğini devraldığı tarihten, yükü sözleşme şartlarına uygun şekilde teslim ettiği tarihe kadar geçen süre boyunca yüke gelen zarar ve muhtemel gecikmelerden dolayı sorumluluğu söz konusudur.

---

[25] Bkz. Huriye Kubilay, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001, s:16

Çoklu taşıma işleticileri kendi adamlarının ve temsilcilerinin işi ile ilgili olarak hareket etmeleri ve çoklu taşıma sözleşmesinin ifasında hizmetlerinden yararlanılan diğer kişilerin sözleşmenin ifası amacıyla hareket ediyor olmaları kaydı ile onların eylemlerinden ve ihmallerinden dolayı kendi eylem veya ihmalleriymiş gibi sorumlu olurlar (CK m.15)

1980 Cenevre Konvansiyonu hükümleri incelendiğinde, çoklu taşıma işleticisinin yükün kaybı, hasarlanması ve gecikmesi durumunda terminal hizmetlerinin ifa edilmemesi veya gereği gibi ifa edilmemesi nedeniyle de sorumlu olduğu görülmektedir.

Çoklu taşıma işleticisinin bu sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisinin, adamlarının ya da çoklu taşıma sözleşmesinin ifasında hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin, zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan bütün önlemleri almış olduğunu kanıtlaması gerekir. (CK m.16) Kusura dayalı sorumluluk ilkesinin kabul edildiği Konvansiyon'da gösterilmesi gereken özen için objektif bir kıstas öngörülmüştür.

Çoklu taşıma işleticisi uygulamada, yük için sorumlu olduğu süre boyunca yerine getirmekle yükümlü olduğu taşıma ve elleçleme işlerini ifa etmek üzere alt sözleşmeler yapar. Çoklu taşıma işleticisi, bu alt sözleşmeleri yükle ilgili kişilerin temsilcisi olarak değil, kendi adına asıl sıfatıyla yapar. Bu yüzden sorumlu olduğu süre boyunca yükle ilgililere karşı sözleşme uyarınca sorumludur ve alt akidler de, yükle ilgililere değil fakat çoklu taşıma işleticisine karşı sorumludurlar.

C- Taşıma Terminalleri ve Çoklu Taşımacılık

Çoklu taşımacılık sisteminin vazgeçilmez unsurlarından biri olan taşıma terminalleri, taşıma türlerinden en az ikisine hizmet vermek suretiyle, taşıma modları arasındaki girift yapının entegrasyonunu gerçekleştirmektedirler.

Denizyolu terminalleri/limanlar, kara ve demiryolu taşımacığı ile son derece uyumlu olması, aynı zamanda büyük miktar ve çaptaki eşyaların sevkıyat ve depolanmasına imkan tanıyan kapasiteye sahip olması dolayısıyla en önemli çoklu taşıma merkezleridir. Gemilerin limanlarda kısa sürede yükleme ve boşaltma yapabilmesi için özel donanımlı konteynır terminallerine (limanlarına) ihtiyaç vardır. Modern yapıdaki bu terminaller, çoklu taşıma sisteminden azami şekilde yararlanma imkanını ortaya çıkarmakta ve böylelikle ulusal ölçekli rekabetçi üstünlük yaratmaktadır.

Uluslararası ticaretin ulaştığı boyut, giderek artan ihtiyaçlar, konteyner trafiğindeki hızlı büyüme ve çoklu/multimodal taşımacılığın yaygınlaşması gibi sebep-sonuç ilişkisi içerisinde gelişen tüm bu olgulara müteakip, 1980'li yıllarda "üçüncü kuşak limanlar" kavramı ortaya çıkmıştır. Geleneksel liman anlayışının ötesinde farklı bir yaklaşımın hakim olduğu bu limanlarda sağlanan hizmetler, konusunda uzmanlaşmış, değişken ve entegre hizmetler olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Yeni süreçteki limanlar, oldukça karmaşık olan uluslararası üretim ve dağıtım ağında, dinamik bir düğüm noktası olarak rol üstlenmekte ve dolayısıyla temel hizmet perspektifini, istek sahiplerine pasif arzlar sunmak yerine, uluslararası ticaret sürecine aktif olarak katılıp, dönüştürmek şeklinde geliştirmektedir. Kargo elleçlemek, istif, depolama v.s. gibi geleneksel hizmetler, üçüncü kuşak limanlarda da verilen hizmetin iskeletini oluşturmaktadır. Ancak, kullanıcılara lojistik ve dağıtım hizmetlerinin verilmesi, tüm temel hizmetlerin modern ekipmanlarla sağlanması ve yönetim organizasyonunda elektronik bilgi sistemlerinin kullanılıyor olması bu limanları farklılaştıran yönlerdir.

Konteyner taşıma limanları veya terminalleri ülke ve/veya ülkelerin bulunduğu merkezi bölgelere hizmet edebilecek geniş bir hinterlanda sahip olmalıdır. Zira, yük sahipleri taşımaya konu mallarını kendilerine en yakın, en kolay ve en hızlı ulaşabilecekleri limana sevk etmek isteyeceklerinden dolayı bu isteklerin karşılanabilmesi hinterlandı geniş bir limanı zorunlu kılmaktadır. Aksi halde gemilerin ülke sularında çok sayıda limana uğramaları kaçınılmaz olacağından, buna bağlı zaman ve ekonomik kayıplar da ortaya çıkacaktır.

V- TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

A- Taşıma Sözleşmelerinin Genel Yapısı

Taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen (sygnalagmatik) bir sözleşmedir.[26] Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalı olmakla birlikte, Türk Hukuku'nda ağırlıklı olarak kabul edilen görüş, taşıma sözleşmesinin bir istisna sözleşmesi niteliğinde olduğudur.[27] Taşıma sözleşmesinde hem taşıyıcı (sözleşme konusu yükün taşınması), hem de taşıtan (taşıma bedelinin ödenmesi) karşılıklı olarak edimler üstlenmektedirler.

Yürürlükteki Borçlar Kanunu hükümleri ile genel hukuk kaideleri uyarınca "sözleşme özgürlüğü" ilkesinin hakim olduğu hukukumuzda, rızai sözleşmeler esastır. Rızai sözleşmeler, sözleşmenin kurulması ve sonuçlarını doğurması için sadece tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade açıklamalarının yeterli olduğu sözleşmelerdir. Bu sözleşmeler, Borçlar Kanunumuzun 1' inci maddesinde; "*İki taraf karşılıklı ve birbirine uygun surette rızalarını beyan ettikleri taktirde, akit tamam olur."şeklinde ifade edilmiştir.* Rızai sözleşmelerin karşıtını ise, "Real Sözleşmeler" oluşturmaktadır. Real sözleşmelerde sözleşmenin kurulası, sonuçlarını doğurabilmesi için tarafların birbirine uygun irade açıklamaları yeterli değildir. İrade uyuşması unsuru yanında, ayrıca tamamlayıcı ek bir unsurun yani maddi bir fiilin varlığı da gereklidir. Bu maddi fiil, taşıma sözleşmeleri bakımından eşyanın teslimidir.

Türk Hukuku açısından TTK m.768/I, c.2 de Taşıma Senedi Tanzim Mecburiyeti başlığı altında yer alan; "... *Fakat taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur"* şeklindeki ifade ile taşıma sözleşmelerinin real akit niteliğinde düzenlenmiş olduğu görülmektedir. Kanun metninde yer alan bu açık ifadeye göre, tarafların

---

[26] İki tarafa borç yükleyen (sygnalagmatik) sözleşmeler için bkz. Selahattin Sulhi TEKİNAY/Sermet AKMAN/Haluk BURCUOĞLU/Atilla ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", İstanbul 1993, s:1163 - Fikret EREN, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", Cilt:I. İstanbul 1994, s:268

[27] Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında bkz. Haluk TANDOĞAN, "Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri", Ankara 1987, Cilt:2, s.276 - Tahir ÇAĞA, "Deniz Ticareti Hukuku Navlun Sözleşmesi", İstanbul 1995, s. 10 vd.

yalnızca karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının varlığı, taşıma sözleşmesinin kurulması için yeterli değildir; ayrıca taşımaya konu eşyanın taşıyıcıya teslimine de ihtiyaç vardır. Ancak, bu husus yani eşya taşıma sözleşmelerinin real sözleşme olup olmadığı konusu, doktrinde tartışmalıdır. Bir grup yazar, TTK m.768' in lafzına rağmen aslında burada bir real akdin değil, rızai akdin bulunduğunu ileri sürmektedirler.[28] Diğer bir gurup yazar ise, sözleşmenin ancak eşyanın teslimi ile tekemmül edeceğini belirterek, taşıma sözleşmesinin real akit olarak düzenlendiği dolayısı ile, tarafların karşılıklı birbirine uygun irade beyanlarının (BK m.1) taşıma sözleşmesinin kurulması için yeterli olmadığı fikrindedirler.[29]

TTK m. 768' deki pozitif düzenlemeye dayalı olarak ortaya çıkan taşıma sözleşmeleri konusundaki bu tartışma, navlun sözleşmeleri için geçerli değildir. Zira, navlun mukavelelerini düzenleyen TTK m.1016 ve devamında yer alan diğer hükümlerin hiç birinde, navlun sözleşmesinin kurulabilmesi için ayrıca eşyanın da taşıyanın zilyetliğine geçirilmesi (teslimi) gerektiği -TTK m.768/I de olduğu gibi- belirtilmemiş olduğundan bu konuda doktrinsel bir tartışmada doğmamıştır. Navlun sözleşmelerinde yük teslim edilmemiş veya eksik teslim edilmiş olsa da bile, taşıtanın talebi üzerine taşıyan, yola çıkmak zorundadır.(TTK. m.1039) Bu konudaki Yargıtay'ın görüş ve kararları da, navlun sözleşmelerinin rızai sözleşme olduğu yönündedir.[30]

---

[28] Bu düşüncede olan yazarların görüşleri için bkz. Reşat ATABEK, "Eşya Taşıma Hukuku", İstanbul 1960, s:39-40 – Sabih ARKAN, "Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982, Yayın No:140, s:18 - Ahmet ZEYNELOĞLU "Taşıma Hukuku", İstanbul 1993, s:41 - Gönen ERİŞ, "Kara Taşıma Hukuku", Ankara 1996, s:15

[29] Bu fikri savunan yazarlar için bkz. Fikret EREN, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", c.I, Ankara 1994, s:206 – Necip KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, "Borçlar Hukuku Dersleri", İstanbul 1996, s:110 - TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", İstanbul 1993, s:55, - M. Turgut ÖZ, "Öğreti ve Uygulamada Sebepsiz Zenginleşme", İstanbul 1990, s:199, dpn:53 – Arslan KAYA,"Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulama Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları", (Prof. Dr. Oğuz İmregün'e armağan), İ.Ü.Hukuk Fakültesi, İstanbul 1998, Yayın No:715, s:314

[30] Bkz. Yargıtay 11.HD. , T. 26.11.1992 , 1991/7924 E., 1992/10328 K., (karar yayınlanmamıştır).

B- Uluslararası Taşıma Sözleşmeleri

Uluslararası taşıma sözleşmeleri, genel yapıdaki taşıma sözleşmelerinin [31] temel özelliklerini içerisinde barındırmanın yanında, bu yapının dışına çıkan farklı özellikleri de kapsayabilmektedir.

Taşımanın uluslararası niteliğinin belirlenmesinde, "hareket yeri" ve "varış yeri" kavramlarıyla ifade edilmek istenen husus, büyük önem taşımaktadır. Genellikle taşımanın başladığı yer ile, son bulduğu yerin iki ayrı devlet toprağı sınırları içinde bulunması halinde uluslararası taşımadan söz edilir. Bu nedenle taşıma sözleşmelerinde tereddüde meydan bırakmayacak şekilde bu hususun taraflarca açıkça belirlenmiş olması gerekir. Zira, taşımanın uluslararası niteliğinin belirlenmesinde en önemli unsur, taşıma sözleşmesi hükümleridir.[32] Taşıma sözleşmelerinde geçerli olan ilke "şekil serbestisi" ilkesidir. Ancak taşımanın uluslararası taşıma niteliğinde yapıldığının ispatı bunu iddia edene ait olmalıdır. Bunun yanında, bir taşımanın uluslararası nitelikte olup olmadığı, uluslararası konvansiyon hükümlerince de belirlenmektedir. Zira her konvansiyon kendi uygulama alanını belirlediğinden, bir taşımanın hangi şartlar altında uluslararası taşıma sayılacağı o konvansiyonun hüküm maddeleri arasında ayrıca düzenlenmiştir. Böylece uluslararası sözleşmeler bakımından "uluslararası taşıma kavramı" uygulama şartı olarak ortaya çıkmaktadır.[33]

Uluslararası taşımacılık faaliyetleri, iç hukukumuzda yer alan bazı düzenlemelerle de ele alınmış ve bu mahiyette, uluslararası taşımacılık konusu 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanunu"[34] m.12 de kapsam bakımından irdelenmiştir. Buna göre, Uluslararası yolcu ve eşya taşımaları; a)

---

[31] Burada bahsi geçen taşıma sözleşmesi, alelade bir taşıma sözleşmesi olmayıp, TTK' nunda öngörülmüş olan nitelikli taşıma sözleşmesidir. Taşıma sözleşmelerinin özellikleri konusunda yapılan açıklamalar için bkz. Sabih ARKAN, " Karada yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", İstanbul 1982, s:10 v.d.- Ahmet ZEYNELOĞLU, "Uygulamalı Taşıma Hukuku", Ankara 1993, s:29 vd.- Hüseyin ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları", İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 1988-27 s:3 vd.

[32] Ahmet KIRMAN, "Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", Ankara 1990, s:44

[33] Hüseyin ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları", İTO İstanbul 1988, s:28; Bu hükümlere örnek olarak CMR m.1/I, 1980 CIM m.1/I ve m.2, COTIF m.9/s ve m.2e, Varşova Sözleşmesi m.1/II, Hamburg Kuralları m.2, 1980 Cenevre Konvansiyonu m. I/III gösterilebilir.

[34] Tam metin için bkz.R.G. 19.07.2003/25173ayrıca, Abuzer KENDİGELEN/Alihan AYDIN, "Bibliyografli-Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı", İstanbul 2001

Türkiye'ye karayoluyla veya demiryoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir limanına denizyolu ile gelen karayolu taşıtlarıyla yapılan transit taşımaları, b) Türkiye'ye demiryolu, denizyolu veya havayoluyla gelen ve varış noktasından karayolu taşıtlarıyla üçüncü ülkelere yapılan taşımaları, c) Türkiye' den karayolu taşıtları ile diğer ülkelere yapılan taşımaları, d) Diğer ülkelerden karayolu taşıtları ile Türkiye'ye yapılan taşımaları kapsar. [35]

C - Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi

Taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen (sygnalagmatik) bir sözleşmedir.[36] Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalı olmakla birlikte, Türk Hukuku'nda ağırlıklı olarak kabul edilen görüş, taşıma sözleşmesinin bir istisna sözleşmesi niteliğinde olduğudur.[37] Taşıma sözleşmesinde hem taşıyıcı (sözleşme konusu yükün taşınması), hem de taşıtan (taşıma be delinin ödenmesi) karşılıklı olarak edimler üstlenmektedirler.

Özel hukuk ilişkilerinden kaynaklanıp,aynı zamanda yabancılık unsuru da taşıyan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk, her devletin kendi ulusal mevzuatı içinde yer alan "milletlerarası özel hukuk" kurallarınca belirlenir. Buna göre özel hukuk ilişkisinden kaynaklı, yabancılık unsuru taşıyan ve milletlerarası özel hukuk kanunun uygulama şartlarına haiz somut bir uyuşmazlık karşısında yerel mahkeme öncelikle kendi kanunlar ihtilafı kurallarını uygulayarak, uyuşmazlığa tatbik olunacak yetkili hukuku tespit edecektir.

MÖHUK' un 24. maddesi, sözleşmeden doğan borç ilişkilerini düzenlemektedir. Buna göre, "Sözleşmeden doğan borç ilişkileri tarafların açık olarak seçtikleri kanuna tabidir" denilmekte ve böylece sözleşmedeki taraf iradelerine öncelik verilmektedir. Sözleşmeye uygulanacak hukuku serbestçe

---

[35] Taşıma yetkisi konusunda bkz Karayolu Taşıma Kanunu m.13; Abuzer KENDİGELEN/Alihan AYDIN, "Taşıma Hukuku Mevzuatı", İstanbul 2001

[36] İki tarafa borç yükleyen (sygnalagmatik) sözleşmeler için bkz. TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler" İstanbul 1993, s:1163 - Fikret Eren, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler" Cilt:I, İstanbul 1994, s:268

[37] Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında bkz. Haluk Tandoğan, "Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri", Cilt:2 Ankara 1987, s.276; Tahir Çağa, "Deniz Ticareti Hukuku Navlun Sözleşmesi", İstanbul 1995, s:10 vd.

belirlemelerine izin verilen taraflar, aralarındaki taşıma sözleşmesine her hangi bir devlet hukukunun uygulanmasını kararlaştırabilirler. Ancak, yine MÖHUK 24. madde uyarınca, hukuk seçiminin açık olarak yapılması gerekmektedir. Taraflarca sözleşmede uygulanacak hukukun kararlaştırılmadığı durumlarda artık uygulanacak ulusal hukukun tespiti hakimin kanunlar ihtilafi kurallarına göre belirlenecektir.[38] Türk hukuku bakımından sorun değerlendirildiğinde, MÖHUK' ta (Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun) taşıma sözleşmelerine hangi hukukun uygulanacağı konusunda özel bir hükmün bulunmadığı görülmektedir. Dolayısıyla genel kural olan MÖHUK m. 24/II'deki borcun ifa yeri hukuku, ifa yerinin birden fazla olması halinde borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukuku...uygulanır" hükmüne göre, taşıma akdinin ifa yerinin tespiti gerekir. MÖHUK 'un 24. maddesi, yetkili hukukun belirlenmesinde ifa yerini dikkate aldığı için, taşıma akdinin nerede ifa edildiğinin belirlenmesi gerekecektir. Taşıma sözleşmelerinde taşıyan ve taşıtan odaklı iki ifa yeri bulunduğuna göre (taşıyanın taşıma ve taşıtanın ücret edimlerinin ifa yerleri) burada borç ilişkisinin karakteristik (ağırlıklı) ediminin ne olduğunun tespiti gerekecektir. Taşıma sözleşmelerinde borç ilişkisinin "karakteristik edimini" teşkil eden eylem, taşıyıcının edimidir. Zira burada, taşıyıcı sözleşme konusu malların taşınması işini üstlenirken, taşıtan bunun için bir bedel ödemeyi üstlenmektedir. Bedelin ödenmesi, sadece taşıma sözleşmesine özgü olan, başka bir deyişle taşıma akdini karakterize eden bir edim değil, tam tersine bir çok sözleşmede söz konusu olan, sıradan bir yükümlülüktür. Dolayısıyla, sözleşmeyi karakterize eden edimin taşıyıcının edimi olduğu tereddütsüz olarak söylenebilir. Bu sebeple taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuku belirlemek için, taşıma akdinin nerede ifa edildiğinin tespit edilmesi gerekir. Borçlar Kanunumuza göre taşıma sözleşmesinin ifa yeri, malın alıcıya teslim edildiği yerdir. Dolayısıyla, sözleşmede varma yeri olarak gösterilen yer hukuku uygulanması gereken hukuktur. Sonuç olarak MÖHUK 24. maddesinin taşıma sözleşmelerine uygulanması durumunda, taşıma sözleşmesine tarafların seçtiği hukuk, böyle bir hukuk seçiminin olmaması durumunda, malların alıcıya teslim edildiği yer

[38] Uygulanacak hukuku gösteren bağlama kuralları hakkında geniş bilgi için bkz. Ergin Nomer, "Devletler Hususi Hukuku" İstanbul 1996, s:88 vd; Aysel Çelikel, "Milletlerarası Özel Hukuk" İstanbul 1992, s:172 vd; Gülören Tekinalp, "Milletlerarası Özel Hukuk", İstanbul 1999, s: 22 vd; Rona Aybay, "Yasa Çatışması Hukuku Dersleri", İstanbul 1998, s:30 vd.

hukukunun uygulanacağı söylenebilir.[39] Tarafların sözleşmeyle belirlemiş oldukları hukuk, Türk kamu düzenine aykırılık teşkil etmemelidir.(MÖHUK m.5)

MÖHUK' ta taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun belirlenmesi konusunda özel bir kuralın öngörülmemiş olması, kanun uygulayıcılarını somut olaylara uygulanacak hukukun belirlenmesi konusunda bir boşluğa düşürmektedir. Bir çok devlet hukukunda, "taşıyıcının en sıkı irtibat halinde olduğu hukuk" taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan ihtilaflara uygulanacak hukukun belirlenmesinde temel esastır. Hangi hukukun en sıkı irtibatlı olduğu belirlenirken genellikle taşıyıcının hukuku esas alınmaktadır. Örneğin; Her ikisi de Türk vatandaşı olan (A) ile taşıyıcı (B) arasında yapılan bir sözleşme gereğince eşyanın karayoluyla Almanya'ya taşınması ve orada yine bir Türk vatandaşı olan (C)'ye teslimi kararlaştırılmış olsun. Bu taşıma sırasında yükün ziyaa uğraması durumunda, taşıyıcı aleyhine Türkiye'de açılacak taşıma sözleşmesine dayalı talepleri içeren davalarda, CMR yanında tatbik edilecek hukuk olarak Alman hukuku karşımıza çıkar. Oysa bunun pek isabetli olmadığı açıktır.[40] Bu nedenle çağdaş hukuk sistemlerinde benimsenen "taşıma akdine en sıkı irtibatlı bulnduğu hukukun uygulanması" kuralının MÖHUK' a ithali yararlı olacaktır.[41]

Taşıma işinden kaynaklanan taleplerin haksız fiile dayanması durumunda, uyuşmazlığa uygulanacak hukuk, MÖHUK' nun 25. maddesi uyarınca belirlenecektir. MÖHUK' nun 25. maddesi uyarınca, "haksız fiilden doğan borçlar haksız filin işlendiği yer hukukuna tabidir." Söz konusu kanun maddesinde, haksız fiilin işlendiği yer ile zararın meydana geldiği yerin farklı ülkelerde olması halinde, haksız fiilin vukuu bulduğu yer hukukunun uygulanacağı öngörülmüştür.

---

[39] Ziya Akıncı, "Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR", Ankara 1999, s:22

[40] Alihan AYDIN, "CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hsar ve Gecikmeden Doğan Sormluluğu", İstanbul 2002, s:28

[41] Cemal ŞANLI "Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni MHB, 1989, Sayı:1 s: 52-53

D- Uluslararası Yapıdaki Çoklu Taşıma Sözleşmeleri

Uluslararası ticarette rekabetin artmasıyla birlikte taşımacılık ve de çok daha kapsamlı ihtiyaçları karşılamaya yönelmiş, kompleks yapıdaki lojistik faaliyetler giderek önem kazanmaya başlamış ve bu faaliyetlerin operasyonel bazda hızlı ve de ekonomik olarak yerine getirilmesi olgusu da, sektör içerisinde yer alan işletmelerin devamlılığı açısından, kaçınılmaz bir zorunluluk haline dönüşmüştür. Bu zorunluluk hali, taşıma tür ve araçlarının rekabetçi üstünlük yaratarak günün ihtiyaç ve beklentilerini karşılayabilir mahiyette gelişip ve de farklılaşmasını beraberinde getirmiştir. Çağın artan ihtiyaç ve beklentilerini karşılayabilme adına yeni arayışlar içine giren ve bu doğrultuda hızla gelişen ulaştırma sektörü, gerek teknolojik ve gerekse operasyonel kapsamda kat ettiği süreç boyunca hukuk dünyasını da etkilemiş, bu etkileşim hem ulusal hem de uluslararası normlar düzeyinde kendini göstermiştir. Taşıma sektörüne ilişkin olarak uluslararası boyutta harekete geçirilen; hukuki düzenlemelerdeki harmonizasyon ve yeknesaklaştırma (standartlaştırma) çabaları ve gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması eğilimleri taşıma türleri arasındaki koordinasyonun artmasına ve dolayısı ile çoklu taşımacılık anlayışının gelişmesine neden olmuştur.

Son yıllarda, yolcuların ve malların çeşitli taşıma vasıtalarıyla uluslararası taşınmasını düzenleyen kurallar, uluslararası taşıma sözleşmeleri aracılığıyla süratle uyumlaştırılmış ve yeknesaklaştırılmıştır.[42] Bu amaçla, "Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Konvansiyon (Bürüksel, 25.08.1924 – R.G. 22.02.1955, 23.02.1968)", "Denizyolu ile Eşya Taşıma (Hamburg, 31.03.1978)", "Nükleer Maddelerin Denizde Taşınması Alanında Hukuki Sorumluluk (Bürüksel, 17.12.1971)", "Multimodal Taşımalar (Cenevre, 24.05.1980)", Yolcuların ve Bagajların Denizyoluyla Taşınması (Atina, 13.12.1974)", "Kaçak Yolcular (Bürüksel, 10.10.1957)" ve "Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Viyana, 17.04.1991)" hakkında sözleşmeler hazırlanmış ve böylece ulaştırma konusu uluslararası normlar düzeyinde ele alınarak daha uyumlu hale getirilmiştir.

---

[42] Huriye KUBİLAY, "Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İzmir 2001, s:5 vd.

Taşımacılıkta ideal olan yöntem, eşyanın göndericiden alıcıya kadar tek bir araç ve tek bir taşıma türüyle doğrudan taşınmasıdır. Ancak uluslararası sevkıyatlarda; müşteri talebi, işin niteliği, yük kapasitesi, coğrafi koşullar gibi çeşitli faktörler nedeniyle çoğu zaman farklı tür taşıma modu ve aracı kullanılmaktadır.

Çoklu taşımacılılığın üç temel bileşeni bulunmaktadır.[43] Bunlar; **a)** Taşıma araçları(gemi, kamyon, uçak, tren vb) **b)** Taşıma terminalleri (Limanlar, iskeleler, çekrek yerleri vb.)[44] **c)** Taşıma Üniteleri (Konteyner, palet, treyler vb.)

Çoklu taşımacılığın klasik aktarmalı taşımacılıktan ayrılan yönü, yukarda belirtilen üç temel bileşeninin birbirini takip eden bir zincir oluşturmasıdır. Bir diğer ifadeyle çoklu taşımacılık, eşyanın taşıma üniteleri içerisinde aktarmaya tabi olarak, birden fazla taşıma aracıyla nihai alıcısına sevk edilmesi işlemidir.[45]

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmesi, eşyaların[46] çoklu taşıma modeliyle taşınmasının öngörüldüğü taraf iradelerinin karşılıklı uyuşmasıyla meydana gelen, şekil serbestisinin hakim olduğu sinalgmatik (her iki tarafa borç yükleyen) yapıda ivazlı bir akittir.

Uluslararası çoklu taşımalar temelde iki unsuru içerirler. Bunlardan biri, taşımanın "Uluslararası" mahiyette olması, diğeri de "çoklu taşıma" türünün taşıma modeli olarak seçilmesidir.

Çoklu taşıma türündeki gerek ve de yeter şart, eşyaların en az iki farklı taşıma modu kullanılarak taşınması işleminin yerine getirilmiş olmasıdır.

---

[43] Metin ÇANCI/Murat ERDAL, "Uluslararası taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı- 2", İstanbul 2003, s:275

[44] Taşıma terminalleri konusunda daha geniş bilgi için bkz. Huriye KUBİLAY, "Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İzmir 2001, s:4 vd.

[45] Metin ÇANCI/Murat Erdal, "Uluslararası Taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı- 2", İstanbul 2003, s:275

[46] Tez konumuz yalnızca eşya taşımaları ile sınırlandırılmış olduğundan, burada sadece eşya taşımaları ele alınacaktır. Yolcu ve de bagaj taşımaları kapsam dışı bırakılmıştır.

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmelerinin her biri ayrı taşıma türünü düzenleyen uluslararası konvasiyonlardaki görünümü, o düzenlemelerde yer alan ilgili taşıma türüne bağlı olarak farklılıklar arz etmektedir. Bu anlamda, uluslararası çoklu taşıma sözleşmelerini diğer tür taşıma sözleşmelerinden farklılaştıran özelliklerin nelerden ibaret olduğu, her biri farklı taşıma türünü düzenleyen ilgili konvansiyon hükümlerinin ayrı ayrı ortaya konulması ile anlaşılabilecektir. Bu sebeple, "Uluslararası taşıma" ve "Çoklu taşıma" kavramlarının ilgili konvansiyon kapsamında ne anlama geldiğinin ve uygulama şartlarının nelerden ibaret olduğunun belirlenmesi ve daha sonra da, "1980 Cenevre Konvansiyonu"nun getirdiği hükümlerin incelenmesi konunun anlaşılabilirliği yönünden uygun olacaktır.

Uluslararası çoklu taşımaların düzenlendiği konvansiyonlar ve bunlarda yer alan ilgili hükümler şu şekildedir; -Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi (CMR m.2) -Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon (COTIF m.3/III) - Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (Varşova Sözleşmesi m.31 ve 18) - 1978 Birleşmiş Milletler Denizyolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (m.1/VI ve 2) - 1980 Tarihli Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (1980 Cenevre Konvansiyonu m.1/I-III vd.)

VI- ÇOKLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI

A- Taşıyıcı (Multimodal Transport Operator)

Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu kapsamındaki taşıma sözleşmelerinin bir tarafını taşıyıcı oluşturur. Konvansiyonu'na göre taşıyıcı, Çoklu Taşıma İşleticisi (Multimodal Transport Operator / MTO), yani ÇTİ dir.[47] Konvansiyon anlamında, çoklu taşıma işleticisi (ÇTİ) şu şekilde tanımlanmıştır. "Çoklu Taşıma İşleticisi"; bir çoklu taşıma sözleşmesini bizzat veya onun adına hareket eden kişiler aracılığıyla sonuçlandıran

[47] Multimodal Transport Operator / MTO Biz, tez çalışmamız kapsamında bu ifadeyi tercüme ederken "Çoklu Taşıma İşleticisi" tabirini -kısaca (ÇTİ) olarak – kullanmayı yeğledik

ve çoklu taşıma işlemlerine katılan, taşıyanların veya gönderenlerin adına veya onların temsilcisi olarak değil asıl sorumlu olarak hareket eden ve sözleşmenin ifasında sorumluluğu varsayılan kişidir.(CK m.1/II)[48] Çoklu taşıma işleticisi (ÇTİ), çoklu taşıma sözleşmesini gönderen ya da taşıma faaliyetine katılan diğer ilgililer ad veya hesabına değil, kendi nam ve hesabına yapar.

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmesinin ihlali dolayısıyla (eşyaya gelen hasar/ziya veya gecikme nedeniyle) meydana gelen zararın tazmini konusunda açılacak sorumluluk davasının davalısı, tüm taşıma mesafelerini "uluslararası taşıma taahhüdü" ile yükümlenen taşıyıcıdır. 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu anlamında ise bu, Çoklu Taşıma İşleticisi (ÇTİ) dir. Taşıma sözleşmesi dolayısıyla açılan bu tür davanın, davalısının mutlaka 'taşıyıcı" sıfatını kazanmış olması gerekir.

TTK 762'nci maddesi uyarınca taşıyıcı; *"ücret mukabilinde yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kimsedir."* Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere taşıyıcı sıfatının kazanılmasında en önemli etken taşıma işinin taahhüt edilmesidir. Başka bir ifade ile, o kişinin taşıyıcı sıfatını kazanıp kazanmadığını tespit etmek için gönderene karşı taşımayı taahhüt edip etmediğine bakılması gerekecektir. Taşıma sözleşmesinin olduğu her yerde zorunlu olarak "taşıma taahhüdü"nün bir unsur olarak bulunacağı ve de taşıyıcının asli borcu bu taahhüdünü yerine getirmek olduğu hatırlanırsa bu taahhütte bulunan kişiye, taşıma sözleşmesinin tarafi olarak taşıyıcı sıfatının verilmesindeki isabet anlaşılacaktır.

Taşıyıcı sıfatını alacak şahsın, gerçek veya tüzel kişi olmasında engel hal olmadığı gibi, taşıma sözleşmesinin tarafi olduğu sürece, taşıma aracının maliki, işleticisi veya kiracısı olması da önemli değildir.[49] Burada çarter sözleşmeleri üzerinde durmak gerekir. Çarter sözleşmeleri, esas itibariyle "tahsis taahhüdü"

---

[48] Huriye KUBİLAY,"Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İzmir 2001, s:30

[49] A.KIRMAN, "Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu" Ankara 1990, s.31; Rayegen KENDER/Ergon ÇETİNGİL, "Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler", İstanbul 1992, s:57 - A.ZEYNELOĞLU, "Uygulamalı Taşıma Hukuku" Ankara 1993, s: 24; B.SÖZER, "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları", BATIDER , 1977 C:IX., S:2 s.393

taşırlar.[50] Bu halde, sadece tahsis taahhüdü taşıyan bir sözleşmede, "taşıma taahhüdü" yer almıyor ise bu sözleşmenin tarafına "taşıyıcı" sıfatını veremeyiz. Zira, burada bir kullandırma akdinden söz edilebilir. Ancak, sözleşmede "taşıma taahhüdü" de ayrıca yer alıyor ise, o zaman bir "taşıma akdi" ve "taşıyıcı" sıfatından söz edilebilir. Uygulanacak hükümler açısından da bu tespit önem arz etmektedir.

Taşıyıcı konusunda, temsilci aracılığı ile yapılan sözleşmelerdeki duruma da değinmek yerinde olacaktır. Çünkü, bazı hallerde sözleşmeyi katılan temsilcilerin taşıma sözleşmesinin tarafı olarak "taşıyıcı" sıfatını kazanmaları söz konusudur. Konuyu hukukumuz çerçevesinde ele alacak olursak, burada TTK 814. maddesi, Taşıma İşleri Komisyoncusunun[51] hangi hallerde "taşıyıcı" sıfatını kazanacağını göstermiştir. Buna göre aksi öngörülmedikçe, "komisyoncu" eşyayı kendi vasıta (araç) ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir. Bu halde Komisyoncu "taşıyıcı" sıfatına haizdir.

Acenteler[52] açısından bakacak olursak, acente TTK m.116/I' de tanımlanmıştır. Buna göre acente; "...bir mukaveleye dayanarak, belirli bir bölge içinde ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ya da bu sözleşmeleri o işletme adına yapmayı meslek edinmiş olan kimsedir Acente, sözleşmeyi kendi adına değil, müvekkil ad ve hesabına yapması nedeniyle "taşıyıcı" sıfatını kazanmaz ve bu sıfatın getirdiği hak ve sorumluluklardan bağlı tutulamaz. Ancak, aracılıkta bulunduğu ya da yaptığı sözleşmelerle ilgili ihtilaflardan dolayı acente müvekkili namına dava açabileceği gibi, kendisine karşı da aynı sıfatla dava açılabilir. (TTK m.11/III) Ancak, acentenin gönderene karşı taşıma taahhüdünde bulunmaması ve taşıma sözleşmesini müvekkil nam ve hesabına yapması nedeniyle,

---

[50] *(Çarter Sözleşmeleri, Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi'nde ise bir "navlun sözleşmesi çeşidi" olarak görülür. TTK 1016. madde çerçevesinde çarter sözleşmesinde "tahsis taahhüdü"nün yanı sıra "taşıma taahhüdü de yer almaktadır. Burada geminin tahsisi suretiyle (tam veya kısmi) eşya taşımanın taahhüt edilmesi söz konusudur. Bkz. R.KENDER/E.ÇETİNGİL, "Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler", İstanbul 1992, s:59 – F.ÜLGENER, "Çarter Sözleşmeleri I –Genel Hükümler-Sefer Çarteri Sözleşmesi", İstanbul 2000, s:13 vd.)

[51] Taşıma İşleri Komisyoncusu, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu" muza göre; *Ücret karşılığında kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş kişidir. Taşıma işleri komisyoncusu TTK 808'de de tanımlanmıştır. Buna göre, "taşıma işleri komisyoncusu"; ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş kimsedir.*

[52] 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu" muza göre Acente: *Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak belirli bir yer veya bölge içinde daimi surette bir veya birden fazla taşımacıyı ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen kişiyi ifade etmektedir.*

taşıyıcı sıfatı yoktur. Dolayısı ile dava neticesindeki mahkeme ilamının etkisi, müvekkili açısından hüküm doğuracaktır. Başka bir ifade ile acente hakkında, müvekkiline izafeten verilen kararların, acenteye karşı infazı kabil değildir.[53]

Uluslararası taşıma sözleşmesinin tarafi olan ve "taşımayı taahhüt" eden taşıyıcı, bizzat taşımayı yapmak zorunda değildir. Bunu alt (ara) taşıyıcılar aracılığı ile gerçekleştirmesi mümkündür. Bu halde asıl taşıyıcı, bu sıfatını kaybetmiş olmayacağı gibi sorumluluğu da ortadan kalkmış olmayacaktır.[54] Taşımanın katılmalı olarak gerçekleşmesi halinde taşıyıcı sıfatı yine , taşıma taahhüdünün değerlendirilmesine göre yapılacaktır. Eğer, sözleşmenin başında taraflar taşımanın katılmalı olarak gerçekleştirileceği hususunda anlaşmış iseler taşımaya daha sonraki bir safhada katılan ve sadece kendi taşıma safhası değil, tüm taşıma safhasını taşıma taahhüdü ile yüklenmiş ise o kişi de sonradan katılan taşıyıcı olarak, sözleşmenin tarafi olacaktır. Ancak, uygulanacak hükümler yönünden o taşıma safhasının katılmayı düzenleyen hükümlerine tabi olacaktır. Bu açıdan Hamburg Kuralları ile Varşova Sözleşmesi'nin getirdiği hükümler ilgi çekicidir. Varşova Sözleşmesi'nin 1/III. maddesinde "mütevali" taşıyıcı kavramı getirilmiştir. Genellikle uzun mesafeli uluslararası taşımalarda birden fazla taşıyıcı kullanılarak yapılan hav taşımalarında, Varşova Sözleşmesi bakımından hangi taşıyıcıların "taşıyıcı" sıfatını taşıyabileceği bu hüküm çerçevesinde düzenlenmiştir. "Mütevali taşıma"[55] denilen taşımadan söz edebilmek için üç şartın gerçekleşmesi gerekir. İlki, taşımanın zaman ve mekan itibariyle ayrılmış ve fakat birbirini takip eden taşıma sözleşmeleriyle yapılması

---

[53] Bu konuda Yargıtay; "... acentenin bu sıfatla yaptığı işlemler, adına hareket ettiği ticari işletme hakkında hukuki sonuçlar doğurur. Burada acente yasanın özel bir hükmünden doğan temsil yetkisini kullanan durumunda bulunduğundan müvekkilleri adına akdettikleri veya akdine aracılık ettikleri sözleşmeden doğan hak ve borçlar müvekkile ait olacağı gibi bu sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar dolayısıyla acente sıfatıyla müvekkilleri namına açtıkları veya yine bu sıfatla aleyhlerine açılan davalarda acente hakkında değil müvekkilleri hakkında karar verilmesi gerekir. Başka bir anlatımla hak sahibinin hakkını acenteden almasına olanak verecek biçimde hüküm oluşturulmaz" demektedir (Yargıtay HGK E.1984/II-582 K.86/135 T.14.2.1986 bkz. Gündüz AYBAY, "Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları" s.26); Hayri DOMANİÇ, "Türk Ticaret Kanunu Şerhi", İstanbul 1988, Cilt: 1, , m.119 s.314 vd. T.ÇAĞA, "Acenteler"(Sempozyum), 1984 s:1 vd. Yargıtay 11..HD. 1996/1619 E. ve K.1996/2191 28.13.1996 tarihli bir kararında, düzenlenen, CMR de öngörülen taşıma belgesinin usulüne uygun olmadığını, yükleten ve alıcının gösterilmediği gibi belgenin davacı gönderene tebliğ edilmediği de anlaşılmakla ayrıca taşımacının davalıya ait araçta yapılıp dayalı tarafından emtianın taşınmak üzere kabul edildiğini ifade ederek davalının acente olduğu iddiasını dinlememiş ve taşıyıcı olarak sorumlu tutmuştur. (karar yayınlanmamıştır.

[54] TTK 784, S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.21 - H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.12, 1980 Cenevre Konvansiyonu bakımından taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyıcılar, asıl taşıyıcı olan Çok Türlü Taşıma İşleticisinin (ÇTİ) yardımcısı durumundadırlar. bkz. S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına ilişkin Konvansiyonu", s.31, Deniz taşımacılığında, başkasının gemisi ile taşıma işi yapana alt taşıyan denir. Bkz. T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmesi", s: 10

[55] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.65; s.36 – B.SÖZER, "Taşıma Sözleşmesi", s:130

öngörülmelidir. İkinci ise taşımanın taraflarca tek bir işlem olarak kabul edilmesi olup; üçüncü şart, taşımanın birden çok (mütevali) taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğinin sözleşmenin başında kararlaştırılmış olmasıdır. Varşova Sözleşmesi'nin bu hükmü ve 30. maddesi "katılmalı" olarak yapılan bir taşıma sözleşmesini düzenlemektedir.[56] Zira, önemli olan tarafların sözleşmenin yapılması anında iradeleri çerçevesinde taşımanın, başlangıçtan itibaren bütünlük oluşturan bir edim olarak kararlaştırılması ve bunun birden çok taşıyıcı tarafından taahhüt ve icra edilecek olmasıdır. Bu halde mütevali taşıyıcı Sözleşmenin 1/III maddesi ve 30. maddesi göz önüne alınıp değerlendirildiğinde akdin başında taşımanın "diğer başka taşıyıcılar" mütevali taşıyıcılar ile birlikte katılmalı olarak gerçekleştirileceği hususu açık olduğundan taşıyıcıların taşıma taahhütlerini bildirdikleri andan itibaren sözleşmenin tarafi olarak "taşıyıcı" sıfatını kazanacaktır. Eğer sözleşme yapılırken birden fazla taşıyıcı ile taşıma, sözleşmede öngörülmemiş ise mütevali taşıma ve taşıyıcıdan söz edilemez. Bu halde taşıyıcının taşıma işini bir başkasına bırakması söz konusudur ki bu "fiili taşıyıcı" olabilir ve bu şahsında taşıma sözleşmesinin tarafı olarak taşıyıcı sıfatı bulunmaktadır.[57] Ayrıca, taşıyıcının sözleşmeye aykırı değişik bir mesafede (kara, deniz) taşıma yaptırması halinde de bu taşımayı yapan taşıyıcı mütevali taşıyıcı sayılmayacaktır.

Hamburg Kuralları'nda ise "aktüel taşıyan" (actual carrier) kavramına yer verilmiştir.[58] Burada "aktüel" tabiriyle taşımayı bizzat gerçekleştiren taşıyıcı ifade edilmek istenmektedir. Taşıma sözleşmesinin tarafı olan asıl taşıyan, taşımanın bir kısmı veya tamamını başka bir taşıyana bırakması halinde bu taşıyan kendisine tanınan yetki içerisinde taşımayı taahhüt etmektedir. Ancak bu taahhüt yükletene karşı değil, kendisine taşımayı emanet eden asıl taşıyana karşıdır. Bu halde Hamburg Kuralları 1/2. maddesinde aktüel taşıyanı tanımlarken 10. maddesi ile de asıl taşıyanla beraber müteselsilen sorumluluğun esasları düzenlenmiştir. Bunlara sorumluluk bahsinde değinilecektir. Hamburg Kuralları'nda getirilen bu düzenleme

---

[56] y.a.g.e., s.67

[57] Varşova Sözleşmesi'nde Guadalajara Konvansiyonu ile yapılan değişiklik ile taşıma akdinin tarafı olan taşıyıcıdan başka "fiilen taşımayı yapan taşıyıcı sorumluluk yönünden akit taşıyıcı ile birlikte müteselsilen —o taşıma mesafesi ile ilgili— sorumlu tutulmuştur. Burada önemli olan asıl taşıyıcının verdiği yetkiye göre taşımanın yapılmasıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz. H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:63vd

[58] F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:177 (Hamburg Kuralları, m.1/II), ayrca bkz. aynı yazar "Deniz Ticaret Hukuku", İstanbul 2001, s.118 - Rolf HERBER, "The Nation of "Actual Carrier" In The Guadalajara Convention and the Hamburg ules" II.Diritto Marittimo 1990, s.11 vd.

aslında katılmalı olarak gerçekleştirilen bir taşıma olduğu söylenebilir. Zira, burada uluslararası bir düzenlemenin getirdiği zorunluluk neticesi taşımaya katılan aktüel taşıyan asıl taşıyanın yanında, taşıma yaptığı alanla bağlantılı olarak sorumlu olacağı öngörülmüştür. Taşıyıcı (taşıyan) sıfatını kazanıp kazanmadığı sorusunun cevabı, bu nedenle evet olması gerekecektir. Çünkü sorumluluğun süjesi olarak meydana gelen, hasar, ziya ve gecikmeden tıpkı asıl taşıyan gibi yükletene karşı ve fakat asıl taşıyanın yanında müteselsilen sorumlu tutulmuştur.[59]

Katılmalı olarak gerçekleşen çoklu taşımalarda, sözleşme içeriğinde kendi taşıma alanı dışında sorumlu olmayacağı konusunda bir hüküm yoksa, tüm taşımaya katılan taşıyıcılar gönderene karşı borç altına girmektedirler. Böylece katılmalı taşıyıcılar gönderenin karşısında, asıl taşıyıcının yanında kısmi mesafe taşıyıcısı ya da taşıyıcıları olarak karşımıza çıkmaktadırlar.[60] Burada genel olarak asıl taşıyıcı ile taşıma sözleşmesine sonradan katılan taşıyıcı arasında teselsül meydana geldiği kabul edilmektedir.[61] Taşıma sözleşmesinin tarafi olan taşıyıcı konusunda açıklamalar bitirmeden evvel 1980 Cenevre Konvansiyonu'nun getirdiği düzenlemeye de bakmamızda yarar vardır. Konvansiyon, hem sorumluluk yönünden hem de terimsel yönden farklı bir "taşıyıcı" kavramı sunmaktadır; "Çoklu Taşıma İşleticisi" (kısaca ÇTİ) (Multimodal Transport Operator/MTO)[62] ÇTİ' nin sorumlu olduğu zaman dilimi, konvansiyonunun 14. maddesinde belirtilen sürelere göre tayin olunacaktır. Buna göre; ÇTİ' nin sorumluluğu eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı tarihten teslim edildiği tarihe kadar geçecek zaman dilimi içerisinde cereyan edecektir. Bu süre içinde fiilen taşıma kim tarafından gerçekleştirilirse gerçekleştirilsin ve zarar taşımanın hangi mesafesinde oluşursa oluşsun

---

[59] F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:178

[60] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:91

[61] İ.DENİZ, "Kombine Taşımalar", s.178-179; T.ÇAĞA, "Eşya Taşımacılığı Sempozyumu", Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Tartışmalar Bölümü, s:97; Aksi fikirde olarak bkz. H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.91; Yazar sözleşmede ayrıca teselsül kabul edilmediği ve birlikte borç altına girme söz konusu olmadan "temsilci sisteminde müteselsil sorumluluğun izahı yapılmış değildir. TK m.7/I.1 ile bu sonuca ulaşılması imkansızdır" demektedir. Uluslararası Demiryolu taşımacılığında kanunen katılma öngörülmüş ve 1980 CIM m.35/II' de müteselsil sorumlu oldukları ifade edilmiştir.)

[62] S.ARKAN, "Eşyaların Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.31; Ayrıca açıklamalar bakımından bkz: M. Zeki AKIN, "Sempozyum", s.41 vd; F.TEKİL,"Uluslararası Konvansiyonlar"s.201 vd. Karşılaştır Hamburg Kuralları, m.1/I, Demiryolları bakımından kural olarak, taşımaya katılan tüm demiryolu taşıyıcıları CIM 35/II uyarınca müteselsilen sorumlu olduğundan tümüne dava açılabilir. Bu CIM 55/3'de yarış çıkış veya zararın üzerinde meydana geldiği demiryolu olabilir. S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları", s.195 ve dpn.118; Ayşe CANKAT, "Karma Taşımalar" Özellikle Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu Açısından, Marmara Üniversitesi İİBFD 1984, Sayı:1, s: 514

gönderen/gönderilene karşı daima bu taşıma işleticisi sorumlu olacaktır (CK m.16/I)

Konvansiyon hükmüne göre ÇTİ taşıma işini yerine getirmeyi ve taşımanın yapılmasını temin etmeyi taahhüt etmektedir. Tek bir taşıma sözleşmesiyle taşımanın tüm mesafeleri için sorumluluğu yüklenen ÇTİ, bunu gönderen, ya da taşıma faaliyetine katılan diğer taşıyıcılar ad ve hesabına hareket etmeden kendi adına ve hesabına yapacaktır. Bu anlamda "taşımayı yerine getirmeyi temin" komisyoncu anlamına gelse de dahi, ÇTİ' nin komisyoncu olarak değil, bu halde de taşıyıcı olarak düzenlendiğini belirtmek isteriz.[63] ÇTİ, akdin ifası sırasında kullandığı yardımcıların hareketlerinden kural olarak sorumlu tutulmuştur (CK m.15, 16/I)

B- Gönderen (Consignor)

Konvansiyonda getirilen hükümler tetkik edildiğinde, öncelikle taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen (consignor)'nin, taşıyıcı veya bir başka deyimle taşıma işini yüklenen konumundaki "Çoklu/Multimodal Taşıma İşleticisi" (MultimodalTransport Operator / MTO) ÇTİ' den uğradığı zararlar dolayısı ile tazminat isteme hakkına sahip (davacı) kişi olduğu anlaşılmaktadır. Yani taşıma sözleşmesinden dolayı ÇTİ' ye karşı açılacak davanın, davacı taraflarından biri gönderendir. (CK m.1/V)

Gönderen taşıyıcı ile taşıma sözleşmesini kendi adına yapan kişidir.Gönderen, gerçek kişi olabildiği gibi tüzel kişi de olabilir.

Ticaret Kanunumuzda, gönderenin tanımı yapılmamıştır. Ancak, 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanunu"nda gönderen şöyle tanımlanmıştır; *"Eşyayı taşımacıya teslim eden, gönderileni belirleyen ve taşıma sözleşmesi veya senedini imzalayan gerçek ve tüzel kişidir."*

[63] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon" BATIDER 1982, s.31; Eğer ifasını temin terimi yer almasaydı, komisyoncu olarak değerlendirilebilmesine olanak vardır. S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.23 vd.

1980 Cenevre Konvansiyonu (CK)' nda konvansiyonun uygulamasında gönderenin ne anlam ifade ettiği tanımda gösterilmiştir. Buna göre gönderen (Consignor), Çoklu Taşıma işleticisi (Multimodal Transport Operator) ile kendi adına veya birisinin ad veya hesabına sözleşme yapan veya kendi veya başkası ad veya hesabına çoklu taşıma sözleşmesi gereği, eşyaları taşıma işleticisine teslim eden kişidir. (CK m.1)[64] Taşıma sözleşmesinin tarafi olarak, genelde kara taşımalarında gönderen "tabiri kullanılırken aynı manada olmak üzere muhtelif konvaniyonlarda "gönderici" tabirinin de kullanıldığını görmekteyiz. Örnek göstermek gerekirse, bu tabirin CMR, CIM/COTIF ve Varşova Sözleşmesi'nde de kullanıldığını söyleyebiliriz. Deniz taşımaları bakımından 1978 Hamburg Kuralları'nın tanımlarından yararlanabiliriz. Burada Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Sözleşmesinin tarafi olarak "yükleten" e yer verilmiştir. (Hamburg Kuralları m.1/III) TTK bakımından ise m.1016 ve devamı maddelerinde navlun sözleşmelerinin tarafı "taşıtan" dır. Ancak sözleşmenin tarafi olmamasına rağmen "yükleten", bazı yetkilere sahiptir.[65] Şunu hemen ifade etmek gerekir ki Hamburg Kuralları'nda tanımlanan sözleşmenin tarafi "yükleten" ile navlun sözleşmesinin tarafi olmayan "yükleten" arasında bazı farklar vardır.

TTK m.1016'da yer alan ve navlun sözleşmesinin tarafi olmayan "yükleten" ile 1978 Hamburg Kuralları'nda düzenlenen "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi"nin tarafi olan "yükleten" (shipper) arasında görülen farklar şu şekilde ifade edilebilir; Navlun sözleşmesindeki yükleten, her şeyden önce deniz taşıma sözleşmesinin (navlun sözleşmesi) tarafi değildir. Bu nedenle, doğrudan akdin başında, taşıyanla akdi ilişki içerisine girememektedir. Ancak, yükün taşınacağı hususunda taşıyan tarafından kendisine beyan ve taahhüt bulunulduktan sonra "yükle ilgili şahıs"

---

[64] F. TEKİL, bu konuda şöyle demektedir: "Bu konvansiyonda yer alan" gönderen (consignor) için yapılmış olan tanım (m.1, m.5) Hamburg Kurallarında "yükleten" (shipper) için öngörülen tanımın (m.1, m.3) tıpkısıdır. İster "yükleten", isterse "gönderen" şeklinde açıklansın bu kavramlar, bir çarter partinin değil, bir denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesinin tarafi kimliği içinde oldukça sonuç değişmez. Ama TTK 1016'daki "çarter sözleşmesi" tarafi olarak taşıtan ya da kiracı anlamında kullanılmaya kalkışılırsa gerek Hamburg Kuralları gerek 1980 Cenevre Konvansiyonunda yer olan tanımın dışına çıkılmış olunur. F.TEKİL, "Deniz Hukuku", İstanbul 2001, s:222; ayrıca bkz. aynı yazar, "Uluslararası Konvansiyonlar", İstanbul 1987, s.428, dpn.130) Gerçekten de Hamburg Kuralları çarter parti sözleşmelerine uygulanamayacağından (m.213), burada konvansiyonun uygulama koşulları dikkate alınacaktır.

[65] Yükleten, taşıtana ait olan bir takım hak ve yetkileri kullanabilir. Örneğin, yükletenin muvafakatiyle yük güverteye konabilir (TTK m.1029), yükleten malı, taşıyan veya kaptana teslim ettikten sonra konşimentonun düzenlenmesini isteyebilir (TTK m.1097) Bu anlamda yükleten, gönderileni tespit ve yükü geri alabilme konusunda (TTK m.1108) tasarruf yetkisine sahiptir

konumuna girer, taşımanın yapılmasını ve tazminat talep etme hakkına sahip olur. Yükleme yapıldıktan sonra da TTK muhtelif maddelerinde gösterilen bazı haklara sahip olur.[66] Oysa ki 1978 Hamburg Kuralları'nda, yükleten, sözleşmenin baştan itibaren akit tarafıdır. Konvansiyonun kendisine tanıdığı yetki ve sorumluluklar akdin tamam olmasıyla başlar. Diğer bir farklılık, TTK 1016'da akdin tarafi taşıtan olarak gösterildiğinden[67] yükleten, taşıtanın özel olarak düzenlenmiş bir temsilcisi konumundadır. Oysa ki Hamburg Kuralları'nda "yükleten" akdin tarafıdır. Burada yükleten şu şekilde tanımlanmıştır; Yükleten, bir taşıyanla deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi akdeden, yahut adına veya hesabına böyle bir sözleşme akdedilen ya da, denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesine ilişkin olarak taşıyana eşyayı fiilen teslim eden yahut adına veya hesabına teslim olunan her şahsı ifade eder.[68] Navlun sözleşmesinin tarafi olan taşıtanın TTK' da verilmiş bir tanımı yoktur. Ancak, taşıtanın taşınacak malın sahibi olması gerekmez. Örneğin taşıma komisyoncusu tarafından taşıma işi yaptırılabilir. Bu halde taşıtan sıfatı malın sahibine değil, sözleşmeyi taşıyanla akdetmiş olan komisyoncuya ait olacaktır.[69] Yani komisyoncu, taşıtan olmaktadır. Burada; özellikle uluslararası denizyolu kullanılarak yapılan eşya taşımalarında "FOB ve CIF" satışlar konusuna değinmekte yarar vardır. Her ikisi de özellikli denizaşırı satışlardır.[70] CIF satışta satıcı, alıcıyla yaptığı satış sözleşmesi yanında ayrıca deniz yolu taşıyıcısı ile de eşyanın taşınması zımnında bir navlun mukavelesi akdeder. Zira, satıcının borçlarından biri de satılanı ifa yerine kadar götürülmesidir. Bu durumda navlun sözleşmesinin tarafi yani TTK bakımından taşıtan sıfatını kazanacaktır. Taşıtan konumundaki satıcı, CIF satış sözleşmesi gereği doğan mükellefiyetini, sözleşmede belirtilen süre içinde yoksa makul bir süre içinde ifa mahalline gidecek gemiye yüklemek veya bu mallara ait yükleme belgelerini (konşimento, sigorta poliçesi ve alıcının ödeyeceği toplam miktarı gösteren fatura

---

[66] Bkz. F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:171 - T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmesi", s:4

[67] Taşıtan tabirinin Eski Ticaret Kanunu'ndan kalan "kiracı" anlamına gelmesi nedeniyle taşıma sözleşmesinin tarafının taşıtan olmaması gerektiğini asıl tarafın yükleten olduğunu ifade eden F.TEKİL, çarter parti'nin taşıma sözleşmesi olmayıp "kira akdi" olduğunu ve bu nedenle taşıtanı taşıma sözleşmesinin tarafı olarak gösterilmesinin yanlış olduğunu savunmaktadır. Yazarın bu konudaki görüş ve eleştirileri için bkz. "Uluslararası Konvansiyonlar", s:166 vd.

[68] Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak", İstanbul 2001, s:49

[69] Reyagan KENDER- Ergon ÇETİNGİL, "Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler", İstanbul 1992, s:57

[70] Bu denizaşırı satışlarla ilgili geniş bilgi için bkz. Cemal ŞANLI/Nuray EKŞİ, "Uluslararası Ticaret Hukuku" İstanbul 2000, s:133 vd. – H. Ercüment ERDEM, "SİF Satışlar CIF Sales" İstanbul 1999, s:14 vd. - Önal SOMUNCUOĞLU, "Bazı Denizaşırı Satım Sözleşmeleri", İBD 1985, S.59 (7/9), s.623 vd; - Haluk TANDOĞAN, "Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri", c.II, 1990 - KENNEDY, "CIF Mukaveleler", (Çeviren:A.Müfide TEKİL), İstanbul 1972

gibi) alıcıya göndermekle yerine getirebilir. Bu alış-veriş genelde alıcı tarafından açılan akreditifle güvenli şekilde bankalar aracılığı ile sağlanmaktadır.

FOB satışlarda da satıcı, satılanı gemiye yüklemekle sorumludur. Bu kez navlun mukavelesinin tarafı alıcı olacaktır. Başka bir ifade ile TTK anlamında taşıtan konumunda alıcı olacaktır. Satıcı, yükleten olarak TTK' nun kendisine tanıdığı tasarruf yetkilerini kullanarak satılanın bedelini (semen) tahsil yoluna gidecektir. Burada da akreditif [71] kaynaklı kurallar gereğince alıcının, satıcıyla aralarındaki sözleşmeye göre açacağı akreditif yoluyla satış olacaktır.[72]

Yukarıda görüldüğü üzere özellikle deniz taşımalarındaki terim farklılıkları nedeniyle uluslararası çoklu taşımaların, taşıyan dışındaki tarafını belirlerken 1980 Cenevre Konvansiyonu'nun getirdiği "gönderen" tabirinin benimsenmesinin uygun olacağını düşünmekteyiz. Böylece terim farklılıkları bakımından 1980 Cenevre konvansiyonu ile uyumluluk sağlanırken, diğer yandan TTK 764'e göre saklı tutulan hükümlerden olmaması nedeniyle TTK 762 vd. maddelerinde kara taşımaları için öngörülen "gönderen" tabirine de uygun olacaktır.

Acaba gönderilen, davacı konumunda olabilir mi? Cenevre Konvansiyonu'nda bu konuda açıkça bir düzenleme öngörülmemiştir.[73] Gönderilen, eşyayla ilgili şahıs olup sözleşmenin tarafı olmamasına rağmen, taşıma hukuku bakımından taşıma sözleşmeleri "tam üçüncü şahıs yararına" bir sözleşme[74] olarak kabul edildiğinden, gönderilenin de şartların gerçekleşmesi halinde davacı sıfatını haiz olabileceği düşüncesindeyim. Ayrıca gönderilen, konvansiyonda eşyaları teslim

---

[71] Akreditifle ilgili geniş bilgi için bkz. Cemal ŞANLI/Nuray EKŞİ, "Uluslararası Ticaret Hukuku" İstanbul 2000, s:99 vd. - Sibel ÖZEL, "Akreditif ve Hukuki Mahiyeti", İstanbul 1991 - Akın EKİNCİ, "Milletlerarası Ticaret Odasının Akreditifler Hakkında 500 Sayılı Yeknesak Teamül ve Uygulamaları Karşılığında Akreditifin Hukuki Niteliği ve Tarafların Yükümlülükleri", İstanbul 1995 - Erdoğan GÖĞER, "Akreditif Muamelesi ve Hukuki Mahiyeti", Ankara 1980

[72] T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmeleri", s.5 - R.KENDER /E.ÇETİNGİL, Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler", İstanbul 1992, s: 57

[73] Bu konuda Hamburg Kurallarında da bir açıklık bulunmamaktadır; 1980 CIM 54 ve ile Varşova Sözleşmesi 13/1 de bu konuda açık düzenleme ile bazı şartların gerçekleşmesi durumunda gönderilene tazminat isteme hakkının tanındığı görülmektedir. Buna karşın CMR' de bu konuda açık bir hüküm olmamasına rağmen talimat verme yetkisine bağlı olarak gönderilenin talimat verme yetkisini kazanması halinde davacı statüsünde olacağı kabul edilmektedir. Bkz.: ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s:180

[74] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:180 - S.ARKAN, "Demiryolu Taşımacılığı", s.189 - H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi" s:216 ve ayrıca "Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşmeler" de, üçüncü şahsın sözleşmeye dayanarak tazminat talep edebileceği konusunda bkz. Şener AKYOL, "Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme", İstanbul 1976, s:128 vd. 208

almaya yetkilendirilmiş kişi olarak tanımlanmıştır (CK m.1/VI) ve gecikme hasar ve ziya dolayısıyla ihbar mükellefiyeti de gönderilene verilmiştir. (CK m.24/I ayrıca karşılaştırınız, Hamburg Kuralları m.19) Taşıma süresi ve teslim olayı gerçekleşmesi ile birlikte gönderilenin, tam üçüncü şahıs yararına akit kuralları çerçevesinde taşıyıcıdan hasar ziya veya gecikmeden dolayı tazminat isteme hakkına sahip olduğu söylenebilir.[75] Gönderilenin davacı sıfatını kazanması meselesi, bu sıfatı hangi andan itibaren kazandığı sorusuyla birlikte yanıtlanmalıdır. Burada konvansiyonun "taşıyıcının sorumlu tutulacağı zaman dilimi" ile ilgili 14. maddesindeki düzenleme bize yardımcı olacaktır. Zira, taşıma sözleşmesi uyarınca teslim alındığı tarih ile teslim edilmesi gereken tarih arasında taşıyıcı gönderene karşı sorumludur. Teslimin, gönderilene yapılması gerekecektir. (CK m.14/b) İşte teslimin yapıldığı anda, eşyalar gönderilene geçtiğinden dolayı, gönderilen için hem hak hem de yükümlük olarak getirilen, "hasar ve ziyanın ihbarı" süresi işlemeye başlayacaktır. Aynı zamanda tazminat davası açma hakkı için öngörülen sürelerde bu andan itibaren işlemeye başlayacaktır. Örneğin, davacı (gönderilen) geç teslim dolayısıyla meydana geldiğini ileri sürdüğü zararlarla ilgili olarak, teslimi izleyen 60 gün içinde yazılı ihbarda bulunmaz ise tazminat talep etme hakkını kaybedecektir.

Burada hemen ifade etmek gerekir ki teslimle birlikte gönderilen de davacı sıfatı kazanmaktadır.Böylece hem gönderen hem de gönderilen, teslim ile birlikte zarar ve ziya için tazminat talep etmeye hak kazanmışlardır.[76] Bu durum hem gönderen, hem de gönderilene kendi zararlarını giderme imkanı sağlamaktadır.[77] Taşıyan tarafından eğer, kıymetli evrak[78] şeklinde bir taşıma senedi düzenlenmişse (CK m.5/I) bu durumda senet hamilinin de, dava açma hakkına sahip olduğunu kabul

---

[75] Akit dışı sorumlulukta gönderilenin talep hakkının olduğu aynı gerekçelerle savunulabilir

[76] Varşova Sözleşmesi hükümleri bakımından varılan aynı sonuç için bkz. H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:216; Yazar ayrıca bu sözleşme bakımından yükleten ile gönderilenin ifa taleplerinin aynı olduğunu, yükleten ve gönderilenden ayrı yan borçlarla ilgili olarak taşıyana talepleri olabileceğini ifade ederek "tazminat talepleri, özü itibariyle ziya/hasar ya da gecikmeyi temel alsa bile her zaman aynı zararlar söz konusu olmayabilir ve "yükleten ile gönderilen bunların bizzat kendileri tarafından ileri sürülmesinde menfaat sahibi bulunabilir' demektedir. S:126, dpn:106 karşı fikir için orada anılan yazarlar

[77] Demiryolu taşımacılığı bakımından gönderenin dava açma hakkı, hamule senedi veya eşyanın gönderilen tarafından alındığı veya gönderilenin 1980 CIM 28/4 ya da 1980 CIM 31. maddeleri uyarınca kendisine tanınmış olan hakları kullandığı anda son bulur. 1980 CIM 54/130; S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları", s:190

[78] Taşıma senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenebilmesi için, ÇTİ' nin eşyanın taşınmak üzere kendisine tesliminden sonra "gönderilenin isteğine göre" kıymetli evrak olarak taşıma belgesini emre veya hamiline düzenlenmesi gerekir. CK m.6/I

etmek gerekecektir.[79] Tazminat Davanın açılması için, davacı yönünden eşyanın fiili olarak tesliminin beklenmesi, zarar olgusunun saptanabilmesi açısından pratik olarak gereklidir.[80] Gönderilenin komisyoncu olması halinde ise, konvansiyondaki tanımlamadan yukarıdaki anlatımlarla aynı sonuca varmamız mümkün değildir. Zira Konvansiyondaki gönderilen tanımında (CK m.1/VI) gönderilen; yalnızca eşyayı teslim almaya yetkili kişi olarak tanımlanmaktadır. Fakat konvansiyonun 14 ve 24. maddelerini birlikte değerlendirdiğimizde, konvansiyonda (taşımanın özellikleri ve karmaşıklığı göz önünde bulundurularak) zaten "yetkilendirilmiş" bir kişiden söz edildiği açıkça görülecektir. Kaldı ki, bunun yani yetkili kişinin diğer ilgililere gönderen tarafından önceden bildirilmiş olması durumu da dikkate alındığında, gönderilenin malik veya komisyoncu olmasının pratikte bir öneminin olmayacağı anlaşılacaktır. Zira gönderilenin eşyayı teslim alma ve tespit ettiği veya ettirdiği zararları taşıyana ihbar etme gibi bazı mükellefiyetleri de vardır.

VII - ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK

A- Genel Olarak

Küreselleşme ile birlikte hızla gelişip farklılaşan yeni global ticari anlayışta sürat ön plana çıktığından, artık bir ürünün bir noktadan diğer noktaya taşınması işlemi, ihtiyaçları karşılamada oldukça yetersiz hale gelmeye başlamıştır. Bu yeni uluslararası ticaret eğilimlerine bağlı olarak, nakliye organizasyonu gerçekleştiren firmalar, farklı ulaştırma modlarına dayalı münferit taşımacılık hizmetlerini aynı çatı altında birleştirerek, çoklu/multimodal taşımacılık anlayışını ön plana çıkarmışlardır. Bu yeni proses kapsamında taşımacılık hizmeti veren çoğu nakliye firması, lojistik hizmet sağlama sürecini başlatmışlardır.

---

[79] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu" s:182

[80] Kusurlu ifa imkansızlığı halinde,fiili teslimin söz konusu edilmesi mümkün olmadığından, teslim edilmesi gereken süre beklenerek, önce zararın ihbarı, akabinde de davanın açılması gerekmektedir.Gönderenin komisyoncu olması halinde, kendi zararlarının yanı sıra gönderen tanımından yola çıkarak temsil ettiği kişilerin de meydana gelen zararları için dava açma hakkı vardır. Zira, gönderen Konvansiyonda, ÇTİ ile kendi adına veya başkası ad veya hesabına sözleşme yapan veya kendi yahut başkası ad veya hesabına çok türlü taşıma sözleşmesi gereği eşyaları ÇTİ' ye teslim eden kişi olarak tanımlanmıştır. Bkz. Benzer bir düzenleme, Hamburg Kuralları m.1/III' de yükleten için getirilmiştir.

Sürekli artan müşteri istek ve ihtiyaçları, şiddetli rekabet ortamı, teknolojik gelişmeler ile birlikte yeni mevzuat ve düzenlemeler gibi dünya ticaretinde yaşanan bu yeni dönüşüm ve oluşumların etkisi, kendisini en yoğun olarak, lojistik ve taşıma sektörleri üzerinde göstermektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle bire bir (doğrudan) ilişki içerisinde olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve/veya hizmetlerin, hedef pazarlara rakiplerden bir adım önde olarak, daha hızlı ve daha ekonomik biçimde ulaştırılması çabaları, uluslararası lojistik faaliyetlerinin özünü teşkil etmektedir.

Lojistik faaliyetler günümüzde artık sadece "eşya ve belgelerin hareketleri – fiziksel dağıtım" ile sınırlı değildir. Zira lojistik; müşteri siparişlerinin alımından mal bedellerinin tahsiline, gümrük ve transit geçiş evraklarının hazırlanmasından depolamaya ve tüm iş süreçlerinin hizmet perspektifiyle entegrasyonuna kadar çok daha geniş bir boyuta ulaşmıştır. Bu bağlamda lojistiğin artık uluslararası ticaretin bir alt bileşeni olarak gelişme gösterdiğini söylemek mümkündür.

Geleneksel yapıdaki, limandan limana taşımacılık anlayışı zaman içerisinde değişmiş ve onun yerine, kapıdan kapıya (door to door) taşımacılık anlayışı egemen olmaya başlamıştır. Bu yeni anlayış, kendini çoklu taşımacılıkta bulmaktadır. Özellikle uluslararası taşımacılıkta modlar arası entegrasyonun sağlandığı çoklu taşımacılık anlayışı, taşımacılıkla bağlantılı tüm diğer birimler -özellikle taşıma terminalleri- açısından da büyük önem taşımaktadır.

Farklı taşıma türlerinin entegrasyonu olan çoklu taşımacılık, göndericiler ve alıcılar için büyük avantajlar getirirken, çeşitli sıkıntıları da gün yüzüne çıkartmaktadır. Bu anlamda ülkemizin alt yapı, yasal çerçeve ve uluslararası düzenlemeler olmak üzere pek çok alanda atması gereken önemli adımların bulunduğunu söyleyebiliriz. Ülkemizin ticaret potansiyelinin gelişebilmesi, bulunduğu coğrafi yapının avantajlarını etkin bir şekilde kullanmasıyla doğrudan alakalıdır. Bu da, taşımacılık alanında çoklu taşımacılık modelinin benimsenmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Türkiye, bölgesinde lojistik bir merkez, bir üs olmayı hedeflemektedir. Bu hedefe uygun planlamaların başında kara, hava, deniz ve

demiryollarının bir arada uyum içerisinde çalışmasına yönelik çabalar gelmektedir. Bütün taşıma türlerinde kullanılan terminal ve limanlar her operasyona elverişli hale getirilmelidir. Örneğin limanlar sadece kara ve denizyolu ile değil, diğer taşıma modları -özellikle demiryolu- ile de bağlantılı konuma getirilmelidir.

Lojistik, hemen tüm sektörlerde yaratacağı dinamizm sayesinde makro açıdan ülke ekonomisine büyük katkılar sağlayacaktır. Mikro açıdan bakıldığında ise şirket verimliliği ve karlılığı için lojistik, hayati önem taşımaktadır.

Lojistik, çok çeşitli alanlardan oluşan bir faaliyetler bütünü olup ilgili bölümlerin ortaklaşa işbirliğini gerektirmektedir.

Taşıma türünün tespiti, sevk ve operasyon yönetimi, zaman planlaması ve program hazırlama gibi konular, lojistik aktivitelerin öncelikli işlevlerindendir.

Lojistik, iş hayatında sıklıkla karşılaşılan; Ürün ve/veya hizmetlerin maliyeti nasıl azaltılabilir - Rekabet avantajı nasıl sağlanabilir - İşletme için en iyi katma değer nasıl elde edilir - En yüksek kalite standardı nasıl sürdürülebilir - Müşteri hizmetleri nasıl geliştirilebilir - Artan çevresel baskılara nasıl uyumlu hale gelinir? gibi sorunların çözümünde etkili bir yol haritasıdır.

B- Lojistik Kavramı

İşlevsel özelliklerinin vurgulanması açısından pek çok tanımlaması yapılmış olan lojistik kavramının, Lojistik Yönetimi Komitesi (The Council of Lojistics Management/CLM) tarafından getirilmiş olan ve en çok kabul görmüş tanımlaması şu şekildedir; Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere; her türlü ürünün, servis hizmeti ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından), tüketildiği son noktaya (nihai tüketici) kadar olan tedarik zinciri içerisindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir.[81]

[81] www.clm1.org, Erişim tarihi:Mayıs 2003

Lojistiğin tanımı daha sonra yukarıdaki tanım esas alınarak küçük bir değişiklikle şöyle yapılmıştır. Lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere hammaddelerin başlangıç noktasından, ürünün tüketileceği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde her iki yöne doğru taşınmasının ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir.

Günümüzde lojistik, bir çok işletmenin "rekabetçi üstünlüğünü" belirlemede en önemli stratejik unsurlardan biri olarak değerlendirilmektedir. Zira, pek çok uluslararası firmanın küresel pazarlarda kalıcı olmasının ardında "müşteri tatmini" ve "düşük maliyetler" i hedefleyen etin bir lojistik yönetiminin olduğu bilinmektedir.[82]

Tanımdan yola çıkarak lojistik için kısaca; mal ve hizmetlerle ilgili hammaddenin tedarikinden, müşteriye arzına kadar ve hatta daha sonrasını da kapsayan sistematik faaliyetler bütünü olduğu söylenebilir.

Uzun yıllar boyunca günün şartlarına göre kullanılan lojistik kelimesi, geçmişte üreticiler veya ticari kuruluşlar gibi hizmet alıcılarının kullanmış olduğu bir tanımlama iken, bugün artık daha ziyade hizmet verenlerin yani üçüncü parti lojistik (3PL) kuruluşların üzerinde durduğu bir kavram haline gelmiştir.Yukarıda yapılan lojistik tanımlamasını detaylı olarak inceleyecek olursak; ilk bölümde belirtilmiş olan "müşteri ihtiyaçlarının karşılanması" açıklamasında, müşteri olarak kast edilen, her çeşit teslim noktalarıdır.[83] Bu anlamda teslim noktaları genellikle; firmaların üretim merkezlerindeki dok ve depolardan, toptancı ve perakendecilere ve oradan da son tüketicinin evi (fiziksel dağıtım) ve yine tedarik noktalarından üretimi gerçekleştirecek olan fabrikalar (fiziksel tedarik/malzeme yönetimi) arasında değişkenlik gösterir. Tanım içerisinde belirtilen "İhtiyaç" kelimesi şunu ifade etmektedir. Her şey mal hareketi ile başlamaktadır. Hammaddenin ürüne dönme

---

[82] Okan TUNA, "Uta- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi, (Makale), Şubat 2001, Yıl:7, Sayı:2, s:40

[83] Bkz. Mehmet TUNÇBİLEK, "3D Lojistik Dergisi", Yıl:2002 Ekim-Kasım, Sayı:6, s:42 – Ayrıca müşteri kavramı konusundaki farklı tanımlama için bkz. Atilla YILDIZTEKİN, "LODER haber, Lojistik Derneği Yayın Organı", Yıl:Ekim 2002, Sayı:1, s:3; yazar burada, lojistik tanımındaki müşteri kavramıyla kast edilenin üreticiler veya ticari kuruluşlar olduğunu belirterek, son kullanıcıların yani nihaiyi tüketicilerin bu kapsam içerisinde yer alamayacağını ifade etmektedir.

süreci içerisinde malların hareket etmesi, kaçınılmaz bir ihtiyaçtır. Mal hareket ederken, bu hareketin servis hizmetleriyle desteklenmesi ve bu hareket bilgisinin kayıt edilmek üzere temin edilmesi gerekmektedir. İşte ihtiyaç, bu hizmetlerin sağlanması temelinde yükselen talepleri ifade etmektedir. Ancak tabi ki, hareket ettirmek, hareket sırasında ihtiyaç duyulacak servis hizmetlerini sağlamak ve bunları on-line bir sistemde bilgisini kayıt altına almak, üretici kuruluşların temel işi (core business) değildir. Bu sebeple tanım, sadece 3PL kuruluşları kapsar mahiyettedir.

Tanımda önem arz eden bir diğer konu da, ürün için başlangıç noktasından yani hammaddesi veya kaynağından bahsedilmiş olmasıdır. Bir üretici kuruluş için gerekli olan temel şey, üretimine girdi olarak katılan malzemelerdir. Bu malzemelerin ihtiyaç anında üretime teslim edilmesi önemlidir. Üretici kuruluşlar, üretim girdilerini mümkün olduğu kadar az sayıda parçadan oluşan bir yapıda almak isterler. Bu da üretimi kolay olan yarı mamul haline gelmiş, hatta bazı montajları dahi dışarıda yapılıp birleştirilmiş olan parçaların takibi anlamına gelmektedir. Üreticiler, bitmiş ürünün yer kaplaması, stok yükü getirmesi, koruma zorluğu, finansman yükü gibi başlıca etmenler yüzünden, ürünlerinin bir an önce son kullanıcıya ulaşmasını hedeflerler. Lojistik tanımında belirtilen "tüketildiği son noktaya kadar" ifadesi de önem arz eden bir konudur. Lojistik süreç, ürünün son kullanıcıya satışı ile tamamlanmamaktadır. Satış anında veya sonrasındaki teslim işlemleri, ürünün çalıştırılması ve ürünün kullanımı sırasında yedek parça ihtiyaçlarının karşılanması gibi konular da lojistiği ilgilendirmektedir. Zaman zaman ürünün kullanıcı ve servis arasındaki hareketi ile, kullanım ömrü bitmiş olan ürünün geri dönüşümü sağlamak üzere kullanıcıdan geri alınması gibi faaliyetler de, lojistik hizmet veren kuruluşların çalışma alanına girmektedir. "Ürün hareketinin etkili ve de verimli bir şekilde planlanması veya işleme tabi tutulması" kavramı da tanım içerisinde yer almaktadır. Ürün hareketinin etkili ve de verimli bir şekilde sağlanabilmesi ancak, hareketle ilgili bilgiye, ekipmana ve gerekli tüm donanıma sahip olmakla mümkün olabilmektedir. Bu ifade daha çok lojistik hizmet veren kuruluşların yapılarıyla alakalıdır. Lojistik tanımına daha sonradan eklenen "iki yöne doğru hareket" ifadesi de önemli bir noktaya işaret etmektedir. İki yöne doğru hareket, yanlış sevkıyatların, günü geçmekte olan ürünlerin, depozitolu boş kapların

ve de ticari iadelerin yaratmış olduğu ihtiyacı ifade etmektedir. Bu faaliyetler üretici kuruluşların iş planlamasının dışında yer almaktadır. Tanımın son kısmında yer alan, "hareketin depolanması, taşınması ve kontrol altında tutulması" gibi faaliyetler ise, 3PL kuruluşların temel işlevlerini tarif etmektedir.
Üretici firmaların, kendi özel işleri yanına bu işleri de (taşıma,depolama vs. gibi) eklemesi zor ve masraflı bir seçim olacaktır.

Tüm bu açıklamalar bize, lojistiğin artık üretici veya diğer ticari kuruluşların yapacağı bir iş olmadığını göstermektedir. 3PL kuruluşlar bu nedenle kurulmuş ve lojistik sektörünün gelişmesi için çalışmaktadırlar.

Lojistik kavramının ülkemizdeki uygulayıcıların pek çoğu tarafından doğru algılandığı söylenemez. Zira bu algılayış, yaygın olarak taşımacılık ve depolama faaliyetleriyle sınırlı kalmaktadır. Ülkemizde faaliyet gösteren lojistik şirketlerinin, müşterilerine sundukları hizmetler genellikle; fabrikadan veya gümrükten ürünün alınmasıyla başlar, kalite kontrolü, paketlenmesi, depolanması, stok yönetimi, sigortalanması, montaj ve müşteriye teslimi şeklinde gerçekleşmektedir. Ancak sadece bu kapsam içerisinde yürütülen faaliyetlerin lojistikten çok "fiziksel dağıtım yönetimi"[84] sürecini ifade edeceğini söyleyebiliriz.

Lojistik sadece taşıma veya depolama faaliyetleri değildir. Bu faaliyetler ancak lojistik zincirin birer halkası durumundadırlar. Lojistik çok daha kompleks bir yapıyı ifade etmektedir. Daha doğrusu taşımacılık ve depolama gibi daha pek çok faaliyeti içerisine alan bütünleşik bir sistemi ifade etmektedir lojistik. Lojistik, sistemin ta kendisidir. Bu sistemin etkili olarak çalışabilmesi için, tek başına taşıma veya depolama faaliyetleri kafi gelmez. Sistem bir bütün olarak ele alınmalı ve bu şekilde uygulanmalıdır. Yani lojistik; ihtiyaçların tespiti ile başlayan, temini, muhasebesi, depolanması, taşınması ve nihayet müşteriye sunulmasına kadar olan tüm çalışmaları kapsayan geniş bir faaliyet alanıdır.
Bu anlamda "lojistik yönetimi", doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere, hasarsız

[84] İşletme lojistiği süreçlerinden biri olan Fiziksel dağıtım yönetimi; bitmiş ürünlerin, üretim noktalarından son alıcı veya tüketicilere kadar iletilmesiyle ilgili etkinlikleri kapsamaktadır. İşletme lojistiğinin diğer süreçleri ise, tedarik lojistiği ve materyal yönetimidir.

bir şekilde ulaştırmayı hedeflemekte, bu bağlamda ürün ya da hizmetler için önemli bir "değer yaratıcı faaliyet" olarak değerlendirilmektedir.[85]

C- Lojistik Faaliyetler

Lojistik faaliyetler, ana faaliyetler ve destekleyici faaliyetler olmak üzere iki kategori içerisine ifade edilirler. Taşımacılık, lojistiğin ana faaliyetleri içerisinde yer alır. Buna göre; [86]

1. Ana Faaliyetler

- Müşteri servisi standartları (lojistik hizmet düzeyi çerçevesinde müşteri istek/ihtiyaçlarının ve müşteri servis düzeylerinin belirlenmesini içerir)
- Taşıma (taşıma şekli ve hizmeti seçimi ve taşıma ile ilgili bütün faaliyetlerin yöne timini içerir)
- Envanter yönetimi (hammadde ve bitmiş ürünlerin stoklama politikalarının düzenlenmesini, tam zamanlı üretim (Just - İn Time/JIT) stratejilerinin belirlenmesini içerir)
- Sipariş işleme (sipariş alınması ile ilgili bütün faaliyetleri içerir)

2. Destekleyici Faaliyetler

- Depolama (Depo yerinin ve düzeninin belirlenmesi faaliyetlerini içerir)
- Elleçleme (Materyallerin yüklenip boşaltılması için gerekli araçların belirlenmesi ve düzenin oluşturulması ile ilgili faaliyetleri içerir)
- Tedarik (Tedarik kaynağı seçimi, satın alma zamanı ve miktarının belirlenmesi faaliyetlerini içerir)

---

[85] Okan TUNA, "Uta- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi, (Makale), Şubat 2001, Yıl:7, Sayı:2, s:40

[86] Huriye KUBİLAY,"Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İzmir 2001, dpn:267-268 s:128-129

VIII- LOJİSTİK KAPSAMI İÇERİSİNDE YER ALAN TEMEL KAVRAMLARA İLİŞKİN AÇIKLAMALAR

A- Tedarik Zinciri (Supply Chain)

1. Genel Olarak

Günümüz üreticileri, tedarikçilerden gelen malzeme ve servis hizmetlerinin, firmaların müşteri ihtiyaçlarını karşılamalarında büyük etkisi olduğunu görmüşlerdir. Bu durum, organizasyonları kaynak bulma stratejilerine ve tedarik düzeylerine odaklandırmıştır. Ayrıca istenen kalitede ürünün ne zaman, nerede, nasıl ve ne miktarda müşteriye ulaştırılacağı da önem kazanmıştır. Bu fonksiyonların üstlenilmesi lojistiğin önemini arttırmış, zaman azaltıcı bilgi teknolojileriyle birlikte lojistik ağları kurulmuştur.

Endüstri devrimi ile başlayan ve günümüzde hemen hemen tüm sektörlere yayılan iş süreçlerinin paylaşımı olgusu, işletmelerin sadece kendi iş süreçlerine odaklanmalarına ve bunun dışındaki süreçleri, dış kaynak kullanımı ile çözmelerine neden olmuştur. Bu durumda, önceden az sayıdaki işletme ile üretilebilen ürün ve hizmetler günümüzde çok daha fazla sayıda işletmenin değer zincirine katkısı ile üretilebilmektedir. Bu nedenle son müşteriye sunulan hizmetin kalite, maliyet ve hız açısından tatmin edici özellikler taşımasında tedarik zincirindeki tüm işletmelerin uyum içerisinde çalışması büyük bir gereklilik arz etmektedir. Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY) son müşteriye sunulan servis seviyesi gereksinimlerini karşılarken stok maliyetlerini minimize etmeyi amaçlayan, ürünlerin uygun miktar, zaman ve yerde üretim ve dağıtımını sağlamak için tedarikçiler, üreticiler, depolar ve mağazaların etkin bir biçimde entegrasyonunda kullanılan yaklaşımlar bütünüdür.

Yaşanan değişimler neticesinde firma yöneticileri, kendi işletmelerinin yanı sıra, üretim için girdileri sağlayan öncül (upstream) firma ağları ile birlikte, müşteriye ürünü ulaştırma ve servis sağlayan ardıl (downstream) firmaların ağlarıyla da ilgili olmalarının gerekliliğini görmüşlerdir. Bu öngörü, "Tedarik Zinciri"

konseptini doğurmuştur. Buna göre, Tedarik Zinciri ve Tedarik Zinciri Yönetimi kavramları şu şekilde açıklanabilir.

2. Tedarik Zinciri ve Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramları

Tedarik Zinciri; ürünlerin hammadde aşamasından son kullanıcıya kadar akışı ve değişimi ve bununla ilgili olarak bilgi akışını içeren bütün aktiviteleri kapsamaktadır. Malzeme ve bilgi akışı tedarik zinciri boyunca yukarı ve aşağı doğru akmaktadır.[87]

Tedarik Zinciri Yönetimi; Gelişen tedarik zinciri ilişkileriyle birlikte bütün bu aktivitelerin birleşimidir. Amaç güçlü bir rekabet avantajı sağlamaktır.

Bu açıklamalara göre "tedarik zinciri"; bilgi sistemlerinin, satın almanın, üretim planlamanın, sipariş işlemenin, envanter yönetiminin, depolamanın, müşteri servisinin ve satış sonrası hizmetlerin yönetimini içermektedir. Tedarik zincirleri birbiriyle bağlantılı tedarikçilerin ve müşterilerin seri halidir; her müşteri bir sonraki ardıl organizasyon için bir tedarikçidir ve bu zincir bitmiş ürün son kullanıcıya ulaşana kadar devam eder.

Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY); son müşteriye sunulan servis seviyesi gereksinimlerini karşılarken stok maliyetlerini minimize etmeyi amaçlayan, ürünlerin uygun miktar, zaman ve yerde üretim ve dağıtımını sağlamak için tedarikçiler, üreticiler, depolar ve mağazaların etkin bir biçimde entegrasyonunda kullanılan yaklaşımlar bütünüdür. TZY ürünlerin müşteri beklentilerine uygun olmasında bir rol oynayan ve maliyetler üzerinde bir etkisi olan her tesisi dikkate alır.[88] Bu anlamda TZY kapsamına, sadece üretici ve tedarikçiler değil, nakliyeciler, depolar, perakendeciler ve müşteriler de girmektedir. Zincir içerisindeki herhangi bir organizasyonun içinde müşterinin isteklerini yerine getirme anlamındaki tüm

---

[87] Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramı için bkz. Zafer DÖNMEZ, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Üyeler Arası Bilgi Paylaşımının Stok Maliyetlerine ve Servis Seviyesine Etkisi", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:3 vd.

[88] Zafer DÖNMEZ, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Üyeler Arası Bilgi Paylaşımının Stok Maliyetlerine ve Servis Seviyesine Etkisi", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:7

fonksiyonlar, TZY' nin ilgi alanına girecektir. Başka bir değişle TZY, firmanın stratejik, taktik ve operasyonel faaliyetlerinin tümünü kapsam içerisine alır. Bu faaliyetlere, yeni ürün geliştirme, pazarlama, üretim operasyonları, dağıtım, finans ve müşteri servis seviyesi gibi örnekler verilebilir.

Bir firmanın perspektifinden bakıldığında tedarik zinciri, içsel (internal) fonksiyonları, öncül tedarikçileri ve ardıl müşterileri içermektedir. Bir firmanın içsel fonksiyonları tedarikçi ağı tarafından sağlanan girdilerin değişimi için kullanılan değişik işlemleri içerir.[89] Bu içsel akışın koordinasyonu ve planlanması, sorumluluğun sınırlarını genişletir. Örneğin; sipariş değerlendirme bölümü sistem için girdi olan müşteri gereksinimlerini siparişe dönüştürür. Bu bölüm ayrıca fiyatlandırma ve satış sonrası hizmetler gibi fonksiyonları da yapabilir.

Tedarik zinciri üyelerinin yönetimi, tedarik zinciri yönetiminin önemli fonksiyonlarından biridir. Zincirdeki öncül organizasyonların arasındaki malzeme akışını yönetmek için firmalar tarafından yapılması gereken öncelikli eylem, doğru malzemenin doğru zamanda ve doğru yerde olduğunu kontrol edebilen yöneticiler görevlendirmektir. Satın alma yöneticilerinin özellikle şu işlevleri yerine getirmesi gereklidir;[90]

- Doğru tedarikçilerin seçilmesi
- Seçilenlerin performans isteklerini karşılaması
- Uygun anlaşma koşullarının uygulanması
- Tedarikçilerle iyi ilişkiler kurulması

Malzeme yöneticileri planlama, tahminler yapma ve tedarikçiler arasındaki malzeme akışını programlarından sorumludur. Malzeme yöneticileri tedarikçilerin malzemeleri istenen zamanda getirmesini sağlamak ve üretim gereksinimlerinden önceden haberdar olup malın gelebileceği tarih ve üretim zamanını planlamak için üretim programcılarıyla yakın çalışır.

---

[89] y.a.g.e., s:17
[90] Zafer DÖNMEZ, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Üyeler Arası Bilgi Paylaşımının Stok Maliyetlerine ve Servis Seviyesine Etkisi", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:11

Tedarik zinciri yönetiminin bir diğer fonksiyonu da, ardıl tedarik zinciriyle ilgili olup, bu da; ürünün son müşteriye ulaştığı dağıtım kanallarını, dağıtım proseslerini ve fonksiyonlarını içerir. Bunların içinde genelde son ürünler, üretim envanteri, depolar, satış ağları, satış operasyonları vardır. Tedarik zincirinin bu kısmında lojistik yöneticileri malzemelerin merkezler arasındaki asıl hareketlerinden sorumludur. Lojistiğin bir parçası da dış kaynaklı veya iç kaynaklı taşıyıcıların seçimi ve yönetimi olan taşıma yönetimidir. Bu alan, dış kaynaklı taşıyıcıların (lojistik firmaları, havayolları, tren ve denizyolu taşıma şirketleri) seçimi ve yönetimiyle ilgilenir. Dağıtım yönetimi ise; paketleme, depolama ve perakendecilerdeki malların kontrolüyle ilgilenir.

Tedarik zincirindeki yeni bir trend de ürünlerin kullanıldıktan sonra son kullanıcıdan geri alınarak, ürünü geri dönüşümünün veya tekrar kullanımının sağlanmasıdır. Organizasyonlar artık dağıtım kanallarını müşteriden öteye taşıyıp fonksiyonlarına son ürünlerin parçalanarak yeni ürünlerde kullanımını da dahil etmişlerdir. Bu fonksiyon satış sonrası ve bakım servislerini de içerebilir. Bu anlayış ürünlerin ve servislerin tedarik zincirindeki geri akışının yönetildiği "tersine lojistik" (reverse logistics) fonksiyonunu doğurmuştur.

Bütün organizasyonlar bir veya daha fazla tedarik zincirinin bir parçasıdır. Bir firma müşterilerine direkt mal satsa, servis sağlasa, bir ara ürün üretse de bile, tedarik zincirinin bir parçası olarak görünür. Günümüze değin, her ne kadar tedarik zinciri kavramına pek fazla önem verilmemiş olsa da bile, şu gelişmeler tedarik zinciri yönetiminin, firmalar açısından önemini ortaya koymuştur;

- Bilgi çağının yaşanması.
- Global rekabet artışıyla birlikte ürün fiyatı, kalite, elde edilebilirlik, teknoloji ve dönüşüm zamanı hakkında müşteri isteklerinin karşılanabilmesi.
- Organizasyonlar arası ilişkilerin yeni biçimler alması zorunluluğu.

3. Tedarik Zinciri ve Bilgi Sistemleri

Tedarik Zinciri Yönetiminde önemli bir nokta da, tedarik zincirindeki lojistik yönetiminin bilgi ve bilgi teknolojisiyle yönlendirildiğidir. Bilgi teknolojisi organizasyonun lojistik aktivitelerini yönetme olanağını değiştirmekte ve geliştirmektedir. Lojistik yönetimi ve teknoloji hakkında yapılan bir araştırma işletmeler için en önemli iki lojistik konusunun lojistik bağlantılı operasyonların maliyetlerinin kontrolü ve bilgi teknolojisinin seçimi, yayılması ve entegrasyonu olduğunu bulmuştur. Tedarik zinciri sistemi içinde yayılması ve entegrasyonu gereken başlıca bilgi teknolojileri; EDI, Mobil İletişim Sistemi, Uydu Sistemleri, EFT, Barkodlama, Elektronik Sipariş ve Karar destek sistemlerini içermektedir. Bunlar tedarik zincirinde hızlı ve açık iletişimle bilgi akışını sağlamaktadır.[91]

1980'lere kadar organizasyon içi veya arası bilgi akışı kağıt üzerinde yapılmakta ve bu da hem ağır hem de yanlış olabilmekteydi. Firmaların dizayn etme, geliştirme, satın alma, üretim ve dağıtım yapma konusundaki verimliliğini de olumsuz yönde etkileyen bu durum, aynı zamanda masraflıydı.

Yakın zamanlarda sanayinin gelişmesi, teknolojinin hızla artan kullanımı, şirketler için yeni pazarların açılması, artan rekabet ve globalleşmeyle birlikte iş dünyasında ve yapılan işlemlerde değişmeler olmuştur. Artan rekabet ortamında müşterinin istediği ürünü istediği zamanda, istenen kalitede ve miktarda ulaştırmak önem kazanmıştır. Bu amaçla ürün dizaynına, üretimine, dağıtımına, depolanmasına. müşteri hizmetlerine ve ürün tedarikine giderek artan bir önem verilmiştir. Tedarikçiden üreticiye, üreticiden toptancı veya dağıtım merkezine, toptancıdan perakendeciye ve perakendeciden son müşteriye kadar bir hammadde, malzeme, ara ürün ve son ürün akışı ortaya çıkmıştır. Buna müteakip, müşterilerin ihtiyaç ve isteklerini karşılamak için müşteriden başlayarak geriye doğru tedarikçiye varana kadar bir bilgi akışı oluşmuş ve bunu sağlamak için bilgi teknolojilerinin kullanımı artmıştır. Son urun müşteriye ulaşana kadar malzeme ile bilgi akışını sağlayan ve tedarikçi, üretici, dağıtım merkezleri ve son müşteriyi içeren global ağa Tedarik

[91] Zafer DÖNMEZ, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Üyeler Arası Bilgi Paylaşımının Stok Maliyetlerine ve Servis Seviyesine Etkisi", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:19 vd.

Zinciri Sistemi, bu sistem içinde işleyen aktivitelerin organizasyonu ve yönetilmesine de Tedarik Zinciri Yönetimi adı verilmektedir.

Tedarik Zinciri Yönetimi, üye organizasyonlar arasındaki ürün akışıyla olduğu kadar bilgi akışıyla da alakalıdır. Bu bilgi akışı zincir içindeki tedarikçi, müşteri, üretimcileri ve servis sağlayıcıları kapsamakta ve iki yönlü akmaktadır. Bilgi teknolojilerindeki gelişmeler firmalara rekabet avantajı getirmekte, aktivitelerini iyi şekilde koordine edip, tedarik zincirlerini doğru şekilde yönetmelerini sağlamaktadır. Ayrıca teknolojik gelişmeyle bilgi kullanımı masrafları azalmakta ve akış hızının artmasıyla bilgi daha yararlı ve uygulanabilir hale gelmektedir.

Bilgi teknolojisinin (IT) gelişimiyle yöneticiler bunun sadece bilgisayardan ibaret olmadığını anlamaktadırlar. Bunun yanı sıra veri tanıma ekipmanları, iletişim teknolojileri, fabrika otomasyonu ve diğer kayıtlarla servisiler de bu teknolojinin içindedir.

Bazı teknolojiler, tedarik zinciri içindeki bilgi akışını iyi sağladıkları için çok kullanılmaktadırlar. Bunların bazısı uzun süredir bilindikleri halde tedarik zincirinde kullanımları yenidir. Bunların başlıcaları şunlardır;[92]

a) Elektronik Ticaret

İşletme bilgilerini kağıtsız ortama taşıyan geniş araç ve teknikler grubuna verilen addır. Bu; Elektronik ticaret, elektronik veri değişimi, e-mail, elektronik para transferi, elektronik yayın, imaj işleme, elektronik ilan tahtası, paylaşılan veri tabanları, Barkodlama, İnternet ve Web sitelerini içerir. E-ticaret organizasyonların iş idaresini nasıl yaptıkları konusunda belli bir etkiye sahiptir. Kağıt kullanımına gerek kalmadan, elektronik olarak firmalar tedarikçi ve müşterileriyle doküman alışverişini otomatikleştirmiştir. İnternetin yaygınlaşması, bilgi akışının dünya çapında etkin ve ucuz yapılması elektronik ticareti firmalarda yaygılaştırıp, tedarik zinciri yönetimine

[92] Zafer DÖNMEZ, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Üyeler Arası Bilgi Paylaşımının Stok Maliyetlerine ve Servis Seviyesine Etkisi", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:27 vd.

fayda sağlamıştır.

b) Elektronik Veri Alışverişi (Electronik Data Interchange - EDI)

Elektronik veri alışverişi, iş dokümanlarının bilgisayardan bilgisayara gönderimidir. EDI; iki organizasyon arasındaki bilgilerin posta veya faks yerine elektronik olarak iletilmesinin uygulaması ve yapılabilirliğidir. Yapılabilirlik; tedarik zincirindeki üyelerin bilgisayar sistemlerini iletişim için etkin kullanma yeteneklerine bağlıyken, uygulama; zincirdeki yöneticilerin iletilen bilgiyi etkin kullanmalarına ve bilgiyi paylaşmalarına bağlıdır. EDI, tedarik zinciri üyelerinin sipariş işleme, üretim, envanter, muhasebe ve transportasyon aktivitelerini bağlamak için kurulmuştur. EDI' nin başlıca yararları şunlardır;

- Bilgiye çabuk ulaşma
- Daha iyi müşteri servisi
- Azalan kırtasiye
- Daha iyi iletişim
- Artan produktivite
- Maliyet verimliliği
- Rekabet avantajı
- Gelişen faturalama sistemi

EDI sistemi daha hızlı bilgi akışı ve daha az bilgi girişi sayesinde produktiviteyi arttırmaktadır. Bu sistemin kullanımı çeşitli şekillerde maliyetleri azaltmaktadır:

- Doküman, posta ve kırtasiye kullanımının azalmasına dayalı olarak iş ve materyal maliyetinin azalması
- Azalan telefon ve faks maliyeti
- Çalışan eleman sayısının azalmasına bağlı olarak iş gücü maliyetlerinde azalma

Bu sistemin kullanımıyla tedarik zinciri üyeleri talep ve tedarikle ilgili bilgilerdeki çarpıklılarla aşırılıkları önleyebilmekte ve bilgileri etkin şekilde paylaşabilmektedir.

Uluslararası deniz ticaretinde de EDI, yoğun olarak kullanılmaktadır. Özellikle "üçüncü kuşak limanlar" olarak adlandırılan konteyner limanlarında özellikle terminal hizmetleri açısından uygulanır.[93] Bu konuda uluslararası düzeyde ortak bir standardın oluşturulabilmesi maksadıyla, Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanmış olan kurallarda söz konusudur. Bu kurallar; Birleşmiş Milletler Yönetim, Ticaret ve Taşıma Sektöründe Elektronik Veri Değişimi Sistemi İle İlgili Kurallardır. (United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport)

c) Barkodlama ve Tarama

Barkodlamada ürünlere, kolilere, konteynerlere ve hatta taşıyıcılara bilgisayar tarafından okunan kodlar yerleştirilmektedir. Bu teknoloji uygulaması tedarik zincirindeki ürün ve bilgi akışını kuvvetli olarak etkilemiştir. Barkodlama ve elektronik tarama bilgi toplanışını ve değişimini arttıran ve zincir üyelerinin ürünün hareket ayrıntılarına çabuk ulaşıp takip etmesini hata payını azaltarak sağlayan tanımlama teknolojileridir.

d) Veri Bankası

Veri bankası genel olarak değişik kaynaklardan bilgi toplayan ve bu bilgiyi son kullanıcıya sağlam ve sürekli bir şekilde sağlayan karar verme destekleyicisi olarak tanımlanır. Bilgiyi paylaşmayan veya aktivite birliği kuramayan firmalar, tek bir birleşik sistem geliştirmek yerine verilen tek bir yerde birleştirip bütün sistemin kullanılmasını sağlamışlardır.

---

[93] Huriye KUBİLAY, " Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İzmir 2001, s:18; ayrıca bu konuyla ilgili geniş bilgi için bkz. Durmuş Ali DEVECİ, "Konteyner Taşımacılık Sistemindeki Gelişmeler: Konteyner Limanlarında EDI (Elektronik Veri Değişimi Sistemleri) Uygulamaları", Çağdaş Denizcilik Stratejileri/İşletme Yönetimi Yaklaşımı, İzmir 1998

Çoğu zaman veri bankası, organizasyonun üretim sistemi veri tabanlarından ayrı kurulan birleşik bir veri tabanıdır. Üretim veri tabanları iş fonksiyonları veya sipariş işleme gibi işlemler etrafında organize edilmiştir. Veri bankaları belirli iş fonksiyonları yerine bilgi veren konular etrafında kurulmuştur. Veri bankalarının bir başka faydası da; bilgi işlemeyi ayrı-bireysel sistemlerden daha az masraflı servis sağlayıcılara aktarmasıdır.

e) İnternet:

Teknolojinin ve iletişim sistemlerinin gelişmesiyle en etkili gelişme internetin ticaret ve iletişim ortamına aktarılmasıdır. Şebekelerin birleştiği şebeke olarak internet organizasyonlara ve bilgi kaynaklarına hızlı ve global bir giriş sağlamaktadır.

İnternet, tedarik zinciri üyelerine bilginin zamanında ve daha az masraflı paylaşımını sağlar. İnternetin verdiği çok sayıda seçenek arasında EDI sistemlerinin gelişimi, ürün ve servislerin potansiyel sağlayıcıları hakkında bilgi verme vardır.

f) İntranet/Extranet:

İntranet, internetle aynı teknolojiyi kullanan organizasyon içi şebekedir. Web ve servis sağlayıcılarını kendi iç sistemlerinde kullanan organizasyonlar iç bilgi sistemlerini geliştirebilmekte ve birbirine uyumsuz bilgisayarları bağlayabilmektedir. Bu bağlantı çalışanları listeler, ürün fiyatları gibi şirket bilgilerine ulaştırmaktadır. Bu iç şebekeler internetle aynı dili ve bağlantıyı sağladığı için bağlantılarını müşteri ve tedarikçilere kadar uzatabilirler. Bu da tedarik zincirinde "extranet" şebekesini oluşturur ve bu özel bir şebekeden daha az masraflıdır.

g) World Wide Web (www)

World Wide Web, kullanıcıların bir internet sitesinden diğerine geçmesini ve protokoller olmadan bilgiyi incelemesini sağlayan, multimedya dokümanlarını

birbirine bağlayan internet sistemidir. İşletme uygulamalarında Web' in kullanımı çok geniştir ve bu teknoloji her endüstride ve tedarik zinciri organizasyonlarında gelişerek kullanılmaktadır.

4. Tedarik Zinciri İşlemlerinde Lojistiğin Önemi

Lojistik, ürünün istenen yer, istenen zaman ve optimum maliyetle ulaşmasını etkileyen bütün faktörlerin planlanmasını ve kontrolünü içerir. Üstün lojistik performansı, tedarik zinciri yönetimini uygulayan organizasyonların gelişim göstereceği alanlardan birisidir. Lojistik yönetimi, sadece ürünlere bağlı olan üretim ve montaj endüstrilerinde değil, aynı zamanda perakende, nakliyat gibi dağıtım ve servise bağlı endüstrilerde de lüzumludur. Global pazarlardaki rekabetten dolayı lojistik yönetimi önemli bir rekabet avantajıdır.

Lojistik yöneticileri, tedarik zincirindeki ürünlerin müşteri gereksinimlerini karşılayacak şekilde, zamanında ve en az maliyetle akışından sorumludur. Bunun sağlanabilmesi için, her üye organizasyonun lojistik stratejisine yol gösterecek, tedarik zincirini kapsayan bir lojistik stratejisine ihtiyaç vardır. Bu strateji içinse dağıtım şebekeleri, taşıyıcı yönetimi, envanter yönetimi, depolama, sipariş işleme gibi işlemlerin incelenmesi gerekir. Bu uygulamayla birlikte üye organizasyonların lojistik aktivitelerini bağımsızca yürütmeleri gereksiz olmuştur.

Tedarik zinciri ve lojistik, başarılı bir büyüme stratejisinin kritik komponentleridir. Bütünleşmiş tedarik zinciri yönetimi lojistik aktivitelerinin önemini arttırmaktadır. Zincir yönetimi, zincir üyelerine organizasyonlar arası düzeyde lojistik performansı, optimize etme olanağını sunmaktadır. Bu da şimdiye kadar yapılan organizasyonların lojistik uygulamaları hakkındaki bağımsız çalışmalardan farklılık göstermektedir.[94]

Lojistik aktivitelerinde yapılan bir uygulamada dışarıdan lojistik hizmeti alınmasıdır. Yapılan araştırmalarda bu hizmet kullanıcı firmaların çoğu tarafından

[94] Zafer DÖNMEZ, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Üyeler Arası Bilgi Paylaşımının Stok Maliyetlerine ve Servis Seviyesine Etkisi", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:39

başarılı bulunmakta, en çok transportasyon ve depolamanın yapılmasında tercih edilmektedir. Bu uygulamadaki artış, firmaların bu servis sağlayıcılarla yakın ilişkide bulunmalarını sağlamaktadır. Böylece iş ortamındaki belirsizlik, karmaşa ve risk azalmakta, durumlara uyum artmaktadır. Servis sağlayıcı firmalara rekabet ve en iyi olma avantajını, müşteri hizmetlerini geliştirmeyi, aktifleri azaltmayı sağlamaktadır. Hatta tedarik zinciri yönetimi için onların yardımı alınmaktadır.

B- Dış Kaynak Kullanımı "Outsourcing" Kavramının Lojistik Yönetimindeki Yeri ve Önemi

Genel olarak dış kaynak kullanımı yani "outsourcing", kavramıyla anlatılmak istenen şudur;

Temel kabiliyetlerini geliştirerek, rekabet üstünlüğü sağlamak isteyen firmalar, esas faaliyet konusunun dışındaki fonksiyonlarını, etkili ve de verimli bir şekilde yerine getirilmek üzere, üçüncü şahıs (taşeron) firmalara devretmeyi tercih edebilirler. Bu suretle; küçülerek, daha etkili bir yönetime kavuşurar. Bunun yanında, hem esas faaliyeti firmanın yapmak istemediği faaliyet üzerinde yoğunlaştıran taşeronun, yaratacağı maliyet avantajını kullanırlar, hem de, rekabet üstünlüğü sağlarlar.[95]

Lojistik anlamda outsourcing kavramı ise, şunu ifade etmektedir; outsourcing, üretici adına tedarikçiden satıcıya olan ürün hareketinin bu iş için uzmanlaşmış kuruluşlarca yerine getirilmesi işlemidir. Başlı başına dış kayak kullanımı lojistik anlamda bir outsourcing değildir. Outsourcing için kısaca, lojistik hizmetlerin, üretici kuruluş adına başka bir kuruluş tarafından yapılmasıdır.[96]

Bir başka tanımlama ile outsourcing; Lojistik hizmetlerin, müşteri memnuniyeti ve artı değer yaratmak amacıyla, ana iş konusu lojistik olan firmalar tarafından yerine getirilmesi için, üretici kuruluşlarla yapılan uzun süreli, stratejik iş

---

[95] Fethi GÜRÜN, "Globalleşme ve Çok Uluslu Şirketlerin İnsan Kaynakları Yönetimine Etkileri", Kamu- İş Sendikası 30 Yıl Yayını, İstanbul 2001, s:59

[96] Ali Şakir KAYA, "Lojistik Şirketlerinin Organizasyon Yapıları (Türkiye'de ve Dünya'da Yeni Lojistik Eğilimler)", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:4

ortaklığıdır.

Lojistiğin dış kaynak olarak kullanılması, müşteriye karlılık, yönetim kolaylığı, iş süreçlerine odaklanma, faaliyet odaklı çalışma fırsatı ve dolayısıyla verimliliğin en üst seviyeye çıkartılması demektir.

Dış kaynak kullanımına baş vuran işletmeler, bu sayede ana iş koluna odaklanabilmektedirler. Bu durum, lojistik yönetiminin satış ve pazarlama unsurlarından en önemlisidir. Outsourcing, aynı zamanda bu hizmetten yararlanan firmalar için, ölçeklerin büyültülerek, ekonomiklik yaratılması anlamına da gelmektedir. Bunun yanında, dış kaynak kullanımına yönelen firmalar, profesyonel olarak lojistik hizmet sağlayan partnerleriyle birlikte, önemli bir sinerji yaratarak iş süreçlerini geliştirebilmektedir. Aynı zamanda bu hizmetlerin kullanımı neticesinde, veri alış verişlerinde oluşacak gelişme ile, analiz yeteneği güçlenmekte ve dolayısıyla yönetim zorlukları minimize edilmektedir.

C- Üçüncü Parti Lojistik (Third Party Logistics) Hizmet Sunan Firmalar "3PL"

Üçüncü parti/taraf lojistik hizmet sunan (3PL) şirket, üretici ile müşteri arasında yer alan servis sağlayıcı kuruluşları ifade etmektedir. Bir mal, mamul veya hammaddenin kaynağından alınıp, son kullanıcıya bitmiş mamul haline gelene kadar kullanılan lojistik faaliyetlerin üçüncü bir şirket veya kurum tarafından yerine getirilmesi işlemine 3PL lojistik Hizmeti denilmektedir.[97] 3PL, lojistik hizmetleri bir bütün olarak yerine getirebilecek bilgi ve kaynağa kendi bünyesinde sahip olmayan işletmelerin bu hizmetlerin tamamını ya da bir kısmını yerine getirebilecek dış kaynağa yönelmesi halinde, talep olunan hizmetleri sağlayabilen taraf olarak karşımıza çıkmaktadır.

3PL kuruluşlardan beklentiler arasında, iş tecrübesi, lojistik planlama, mühendislik tecrübesi, yönetim uzmanlığı, operasyonel destek gücü ve kadrolu

[97] Ali Şakir KAYA, "Lojistik Şirketlerinin Organizasyon Yapıları (Türkiye'de ve Dünya'da Yeni Lojistik Eğilimler)", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:13

eleman sayısı gibi çeşitli kriterler yer almaktadır.[98]

Üretici işletmelerin, bütün lojistik faaliyetlerini konsolide ederek, bu doğrultuda ve uyum içerisinde çalıştıkları şirketlere 3PL sağlayıcıları denilmektedir.

D – Lojistik Yönetiminde Freight Forwarder

1. Genel Olarak

Uluslararası taşımacılık ve lojistik, dış ticarete konu fiziksel malların yurt dışına sevk edilmesi sırasında, satılan veya satın alınan mamulün tamamlayıcısı ve ayrılmaz önemli bir parçası olmuştur. Uluslararası taşımacılık ve lojistik, ekonomik gelişmenin merkezinde yani tam kalbindedir. Lojistik, ulusal kalkınma, uluslararası ticaret, bölgesel entegrasyon ve dolayısı ile küreselleşmede çok önemli bir rol üstlenmektedir. Uluslararası ticaretin hacmi yıldan yıla arttıkça beraberinde lojistik hareketlerinin de arttığı da gözlenmektedir. Dünya lojistik hareketlerinin artmasına paralel olarak operasyonel faaliyetlerin türleri ve iş süreçlerinde de birtakım farklılıklar ortaya çıkmaktadır.[99] Uluslararası ticaret eğilimlerinin lojistik alanındaki belli başlı etkileri; Üretim ve Dağıtım Stratejilerinin Küreselleşmesi - Çoklu Taşımacılık - Stratejik İşbirlikleri - Depolama Yönetimi - 3. Parti Lojistik (3PL) - E-Ticaret ve Çevre Yönetimi şeklinde değerlendirebilir.

Günümüzde ulusal ve bölgesel ekonomilerin canlandırılmasında, ticaretin hızlandırılması ve iş süreçlerinin basitleştirilmesinde Freight Forwarder hayati rol oynamaktadır. Her sektörde yaşanan rekabet ve köklü değişimler, lojistik alanında da etkisini göstermektedir.

Freight Forwarder işletmeleri uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinde katalizör görevini yapmakta ve ekonomik açıdan büyük katma değer yaratmaktadır. Müşterisine ait eşya ve ürünlerin tam zamanında alıcısına

---

[98] Hakan KARACA, "Lojistik Yönetiminde Satış Pazarlama Etmenleri", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s:11

[99] Murat ERDAL, Metin ÇANCI, "Üç Kıtanın Geçiş Noktası: Türkiye, Lojistik Fırsatlar ve Sorunlar", UTA Lojistik, Uluslararası Taşımacılık Haber Araştırma Dergisi, Eylül 2002, Yıl:8, Sayı:9, s:44 vd.

ulaştırılmasında hızlı, ekonomik ve güvenli lojistik hizmet sağlayan Freight Forwarder'ın temel faaliyet alanları; ulusal ve uluslararası taşımacılık, ihracat, ithalat işlemleri, gümrükleme, taşıma yönetimi ve taşıyıcı seçimi, taşıma belgeleri hazırlama, sigortalama, depolama ve elleçlemedir.[100]

Freight Forwarder'ların taşıma organizatörü olarak geleneksel faaliyeti az miktardaki parsiyel yüklerin birleştirilmesi, yani konsolide edilmesidir. Yük konsolidasyon hizmeti, birçok gönderenden alınan parsiyel yükleri bir araya toplanarak, bütünsel yükün varış ülkesindeki farklı alıcılara dağıtılmasıyla yerine getirilmektedir.

Freight Forwarder'ın faaliyette bulunduğu pazar yapısı; hukuk, pazarlama ve lojistik boyutlu olup ulusal ve uluslararası düzenlemelerle yakından bağlantılıdır. Freight Forwarder iş çevresi kapsamı içerisinde; taşıyıcılar, taşıma operatörleri, acenteler, depo ve antrepo işletmecileri, sigorta şirketleri, gümrük müşavirleri ile kamuya ait ilgili kurum ve kuruluşlarla yoğun etkileşim içerisindedir.[101]

Günümüzde Freight Forwarder'lar en az iki taşıma türünün kullanılmasını öngören bir taşıma sözleşmesi yapmasıyla Çoklu Taşıma Operatörü (Multimodal Transport Operator) haline dönüşmüştür.

Freight Forwarder'ın sorumluluğuna ait kurallar, taşımada tek veya çoklu taşıma türünün kullanıldığına bakılmaksızın temelde aynıdır. Ancak taşıma türlerine göre taşıyıcının üstlendiği sorumluluklar farklıdır.

Taşımacılık ve lojistik faaliyetleri, ulusal ve uluslararası birçok kuruluş tarafından yasalar, ilgili konvansiyonlar ve ortak mutabakatlarla düzenlenmektedir. Devletler ortaklaşa olarak imzaladıkları uluslararası lojistik ve taşımacılık anlaşmaları ile bu alandaki iş ve ticaret hayatının çerçevesini belirlemektedirler.[102]

---

[100] Metin ÇANCI/Murat ERDAL, "Uluslararası Taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı - 2", İstanbul 2003, s:270
[101] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı-1", İstanbul 2003, s:14
[102] y.a.g.e., s:17

Freight Forwarder işletmesinin iş yapma biçimleri ulusal ve uluslararası yasalar çerçevesinde şekillendirilmiştir. Ayrıca her sektörün ilgili meslek grubunun kendi ulusal ve uluslararası dernek ve birlikleri bulunmaktadır.

Taşımacılık ve Lojistik alanında Freight Forwarder' lar için Türkiye'de UTİKAD ve dünyada FIATA meslek örgütleri, meslek ahlakı, profesyonellik, mesleğe giriş kriterleri, iş süreçleri, taşımacılık belgeleri ve eğitim konularında bir yol haritası oluşturmaktadırlar.

2. Freight Forwarder Kavramı

Freight Forwarder kavramı ile ilgili olarak, çok çeşitli tanımlamalar yapılmaktadır. Bu tanımlamalardan bazıları şöyledir;

Freight Forwarder işletmeleri belirli miktardaki yükün ulusal veya uluslararası pazarlarda dolaşımını sağlayan gönderen adına kara, hava, deniz, demiryolu, çoklu vb. taşımacılardan yararlanarak lojistik hizmetler (taşıma, dağıtım, depolama, gümrükleme, sigortalama gibi) üreterek katma değer yaratan müteahhit organizasyonlardır.[103]

Freight Forwarder, gönderici (İhracatçı, ithalatçı veya temsilcileri) adına lojistik faaliyetleri organize eden, teslim aldığı eşyayı en kısa sürede, istenilen noktaya en güvenli bir biçimde ulaştıran kurumdur.

Freight Forwarder; kara, hava, deniz, demiryolu, nehir yolu, boru hattı veya çoklu taşımacılık gibi bütün taşıma türlerinde; sevkıyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip, dolayısıyla tam anlamıyla bir lojistik hizmet veren, organizatör bir kuruluştur.

Freight Forwarder, taşıma işlerini organize etmenin yanında, gönderici (işveren) ile yaptıkları hizmet sözleşmesine bağlı olarak gümrükleme, sigorta,

[103] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:19

depolama gibi lojistik işlerini de üstlenebilir. Taşıma işleri organizasyonu dışında diğer hizmetleri vermesi halinde Freight Forwarder "Lojistik Hizmet Sağlayıcı (Logistics Service Provider: LSP)" olarak tanımlanmaktadır.[104]

Freight Forwarder lojistik hizmetlerini bizzat kendisi yapabileceği gibi bazı hallerde alaninda uzmanlık gerektiren kompleks hizmetlere ihtiyaç duyulduğunda, dışardan bir kuruluş yardımıyla da yapabilir.

Türk mevzuatı açısından Freight Forwarder kavramı, Ticaret Kanunu'nda taşıma faaliyetleri çerçevesinde düzenlenmiştir. Yasa, Freight Forwarder terimini "taşıma işleri komisyoncusu" olarak tanımlanmakta ve konuyu TTK' nun 808-815 arasındaki maddelerinde düzenlemektedir. Bu tanıma göre Freight Forwarder (Taşıma işleri Komisyoncusu); ücret karşılığında kendi adına ve bir müvekkil hesabına eşya taşımayı meslek edinmiş olan kuruluşlardır.(TTK m.808) Taşıma İşleri Komisyoncusu kavramı, Karayolu Taşıma Kanunu'nda da[105] yine aynı şekilde tanımlanmıştır.

3. Freight Forwarder' ın İşlevleri;

Freight Forwarder'ın klasik hizmetleri içerisinde nakliye, depolama, aktarma işlevleri yer alırken, ancak bu durum günümüzde bir hayli değişmiştir. Bugünün iş dünyasının hızlı ve yoğun doğası ile kıyasıya rekabet ortamı içersinde Freight Forwarder görev ve sorumluluk alanları genişlemiş, yeni bir biçim almıştır. Freight Forwarder, müşterisi adına tüm taşıma ve lojistik sistemlerini geliştiren, kuran ve organize eden bir firmadır.

Freight Forwarder'ların amir olarak ticari faaliyetleri olabileceği gibi, yurt dışındaki Freight Forwarder'lara temsilci (acente) sıfatıyla hizmet de verebilmektedir. Freight Forwarder'lar bu hizmetlerini tek modlu taşımalarda yapabilecekleri gibi birden fazla taşıma türüne (örneğin; kara-hava-deniz operasyonları gibi.) başvurulan çoklu taşımacılık anlayışı içerisinde de

[104] y.a.g.e., s:27
[105] 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı kanun (RG 19.07.2003/25173)

yapabilirler.[106]

Uluslararası lojistik faaliyetlerinde gönderici (ihracatçı veya ithalatçı) temsilcisi olarak Freight Forwarder amir rolünü üstlenebilmektedir. Amir olarak Freight Forwarder gönderici talimatları doğrultusunda iş faaliyetlerini organize etmektedir. Amir Freight Forwarder, yurtdışında eşyaların ulaştırılması ve tesliminde lojistik işlemleri ülke koşullarını daha iyi bilen yerel Freight Forwarder'lardan destek alarak yerine getirebilmektedir. Yurtdışındaki bu tür faaliyetleri yürüten Freight Forwarder'lar, temsilci (acente) Freight Forwarder olarak adlandırılmaktadır. Bu tip acenteler iş talimatlarını amir pozisyonundaki Freight Forwarder'lardan aldıklarından dolayı sorumluluk da doğrudan amir Freight Forwarder'lara karşıdır.[107] Bir Freight Forwarder temsilci (acente) olarak hareket ederken amiri olan müşterisine karşı ödevlerini yerine getirmekle sorumludur. Amir-acente ilişkisinin temel doğası, acentenin amir denetiminde olmasıdır. Amir bir acenteye talimat vererek hem sonuçları hem de bu sonuca ulaşmak için kullanılan yolu denetleyen konumdadır. Bu nedenle mahkemeler acenteler üzerine asıl sorumlulukları yüklemez.

Faaliyet alanı olarak Forwarder işletmesi, taşıyıcının sorumluluklarını üstlenmemektedir. Sadece gönderen veya taşıyıcının aracısı olarak bu ikisi arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Birçok durumda Forwarder, hem gönderenin hem de taşıyanın eş zamanlı aracısı olarak hareket eder. Bu durum Forwarder'ı her iki tarafa karşı sorumlu kılarak bazı durumlarda sorunların yaşanmasına neden olmaktadır.

Freight Forwarder hizmetlerinin bir başka yönü farklı göndericilere veya alt hizmet sağlayıcı Freight Forwarder'lara ait yüklerin birleştirilerek yük konsolidasyonunun sağlanmasıdır.[108]

---

[106] Metin ÇANCI/Murat ERDAL, "Uluslararası Taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı - 2", İstanbul 2003, s:273
[107] Peter JONES, "FIATA Legal Handbook On Forwarding", FIATA Publication, Zürich, 1993, s:79
[108] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:22

4. Freight Forwarder' ın Faaliyet Alanları

Freight Forwarder' ın faaliyet alanları şu şekilde sıralanabilir;[109]

- Uluslararası ve dahili taşımacılık
- ihracat-ithalat işlemleri ve gümrükleme
- Taşıma türünün belirlenmesi (kara, deniz, hava, demiryolu, nehir yolu, boru
- hattı, çoklu taşımacılık)
- Taşıma yönetimi ve taşıyıcı seçimi
- Taşıma sözleşmesi ve kapsamının belirlenmesi
- Taşıma belgelerinin hazırlanması
- Uluslararası yasal mevzuat ve uygulamalar hakkında danışmanlık hizmeti
- Sigortalama
- Depolama ve antrepo hizmetleri
- Elleçleme
- Ambalajlama, barkod ve etiketleme
- Operasyon ve sevk yönetimi
- Lojistik maliyet planlaması
- Dağıtım
- Tersine lojistik faaliyetleri (iade ürünler, tamir, vb.)
- Fabrika içi destek, montaj hattı vb. süreçler
- Stok yönetimi
- Pazarlama
- Müşteri ilişkileri yönetimi
- Raporlama
- Talep Yönetimi
- Lojistik performans değerlendirme
- Banka işlemleri ve mal bedeli tahsilat, vb.
- Vergi mevzuat ve işlemleri
- Bilişim teknolojilerini kullanarak tüm üniteler arasında koordinasyon ve

[109] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:7

iletişimin sağlanması.[110]

Freight Forwarder' ın lojistik faaliyetleri en iyi şekilde organize edebilmesi için taşıma yönetimi, dağıtım, depolama, ambalajlama, gümrükleme, sigortalama ile uyulması gereken mevzuat ve prosedürleri çok iyi bilmesi gerekmektedir. Bu nedenle Freight Forwarder' ın, ithalat, ihracat, taşımacılık, gümrük, depo/antrepo, sigorta gibi temel çalışma konularında, işi başlangıcından ve aynı siparişi teslim edinceye kadar bütün süreçlerde tüm sorumluluklarını başarıyla yerine getirmesi gerekmektedir.[111]

Lojistik iş süreçleri, normal koşullarda taşıma ve hareket operasyonlarını yerine getiren birbirine bağımlı çok sayıda bileşenden oluşmaktadır. Freight Forwarder işine gerektirdiği özeni verebilmesi için lojistik sisteminde bulunan taşıma, yükleme-boşaltma, depolama, gümrükleme ve sigortalama gibi bu işi meslek edinmiş her bir birimin operasyonel faaliyetlerini en az onlar kadar bilmesi ve konuya hakim olması; karayolunda bir karayolu nakliyat işletmesi, denizyolunda bir denizcilik işletmesi gibi taşıma süreçleri, yasal mevzuatı ve sorumluluklarını en iyi şekilde özümsemesi gerekmektedir. Ancak bu şekilde müşterisine daha ekonomik, güvenli ve hızlı; yani etkin ve verimlilik ilkeleriyle çalışan bir ortam yaratabilecektir.

5. Freight Forwarder Türleri

Freight Forwarder, taşıma işlerini organize etmenin yanında, gönderici (işveren) ile yaptıkları hizmet sözleşmesine bağlı olarak gümrükleme, sigorta, depolama gibi lojistik işlerini de üstlenebilir. Taşıma işleri organizasyonu dışında diğer hizmetleri vermesi halinde Freight Forwarder "Lojistik Hizmet Sağlayıcı" (Logistics Service Provider: LSP) olarak tanımlanmaktadır.

Freight Forwarder lojistik hizmetlerini bizzat kendisi yapabileceği gibi bazı hallerde alanında uzmanlık gerektiren kompleks hizmetlere ihtiyaç duyulduğunda, dışardan bir kuruluş yardımıyla da yapabilir.

---

[110] Tammy HAİVORSEN, "Basic Functions of a Forwarder", Freight Forwarders. Customs House Brokers. University of Colorado-Denver, Expeditor international, 2000, Erişim Tarihi 11.09.2003 http://carbon.cuden.edu/—jccrowe Slide:6/25

[111] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:33

Lojistik hizmet sağlayıcı kuruluş olarak Freight Forwarder' lar hizmet alanının genişliğine göre; Tek hizmet sağlayıcılar, Özel hizmet sağlayıcılar, Bağlantılı hizmet sağlayıcılar, Sistem hizmeti sağlayıcılar şekilde sınıflandırılabilir.[112]

IX- ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMACILIKTA ROL OYNAYAN ÖRGÜTLER

A- Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu (FIATA)

Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu (International Federation of Freight Forwarders Associations) 31.05.1926 tarihinde Avusturya'da kurulmuş olup yaklaşık olarak dünyadaki 40.000 Freight Forwarder firmayı temsil eden bir sivil toplum organizasyonudur.[113] FIATA' nın Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ECOSOC) ile, Ticaret Geliştirme Komisyonu'nda (UNCTAD) danışmanlık statüsü de vardır. FIATA, uluslararası taşımacılık sektörünü etkileyen tüm gelişmeleri, danışmanlık ve çalışma gurupları aracılığı ile takip etmektedir.

FIATA, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), Uluslararası Ticaret Odası (ICC), Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC), Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği (IRU), Dünya Gümrük Organizasyonu (WCO) gibi uluslararası kurumlarda, taşıma işleri organizatörlüğü endüstrisinin resmi temsilcisi sıfatına da haizdir.

FIATA'nın genel amaçları şu şekilde belirtilebilir;[114]

- Dünyadaki tüm Freight Forwarder firmaları arasında işbirliğini geliştirmek,
- Taşımacılık ve lojistik sektörüne danışmanlık ve uzmanlık hizmeti vermek;
- Freight Forwarder'ları uluslararası alanda temsil etmek; çıkarlarını korumak ve

[112] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:29
[113] FIATA: International Federation of Freight Forwarders Associations, www.fiata.com. Erişim Tarihi: 21.04.2004
[114] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:31

- Taşımacılık sektöründeki hizmet kalitesini yükseltmek için sektörle ilgili yayınlar hazırlamak,
- Sektörde, tek tip dokümanların kullanımını yaygınlaştırmak üzere standartlar geliştirmek,
- Hizmet içi eğitim programları geliştirmek,
- Sektörde özellikle elektronik ticaret, sigortacılık ve bar kod uygulamalarının gelişimine öncü olmak.

FIATA'nın rolü, dünyadaki tüm Freight Forwarder'lara hizmetlerini yerine getirirken yardımcı olmaktır. Forwarder'ların faaliyetler sırasında karşılaştıkları her türlü yasal, ticari ve prosedürlerden kaynaklanan sorunlar FIATA tarafından bir çözüme kavuşturulmaktadır. Bu amaçla, yasaların standartlaştırılması ve ticari uygulamaların benzerlik göstermesi yönünde çalışmalarda bulunmakta ve Freight Forwarder'ın faaliyetleri sırasında karşılaşacağı belirsizlikleri azaltmaktadır.

FIATA'nın temel Forwarder hizmetlerini kapsayan standart belgeler geliştirmesi uluslararası taşımacılıkta Freight Forwarder'ların karşılaştıkları sorunları azaltmaya yöneliktir. Bu belgeler arasıda en çok tanınan ve kullanılanı FIATA Combined Transport Bill Of Lading veya kısa adıyla FBL' dir. FIATA tarafından hazırlanan ve forwarding hizmetlerinde bir standart oluşturmak amacıyla sunulan diğer belgeler şunlardır;[115]

- Ciro Edilebilir Kombine/Çoklu Taşımacılık Konşimentosu (Negotiable FIATA Combined Transport Bill of Lading / FBL)

- Forwarder Mal Teslim Alındı Makbuzu (Forwarders Certificate of Receipt / FIATA FCR)

- Forwarder Taşıma Makbuzu (Forwarders Certificate of Transport / FIATA FCT)

[115] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:49

- Forwarder Antrepo Alındı Makbuzu (FIATA Warehouse Receipt / FWR)

- Ciro Edilemeyen Çoklu Taşımacılık Konşimentosu (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybili / FWB)
- Tehlike Madde Taşımasına Ait Gönderen Bildirimi (Shippers Deciaration for the Transport of Dangerous Goods / FIATA SDT)

- Taşımacılık Talimatları (FIATA Forwarding Instructions / FFI)

- Ağırlık Sertifikasıdır (Shippers Intermodal Weight Certificate / FIATA SIC)

Bu dokümanların telif hakları FIATA' ya aittir. FIATA kendisine üye olan ulusal derneklere, üyeleri tarafından kullanılması için çoğaltma lisansı vermektedir. Ulusal dernekler de üye firmalara dağıttıkları dokümanlara seri numaraları vererek, bu dokümanların yayımını denetim altında tutarlar. Bu dokümanları lisans sahibi olmadan çoğaltmak ve dağıtımını yapmak telif yasaları tarafından suç olarak kabul edilmektedir. Türkiye'de uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTIKAD) bu belgelerin basım ve dağıtım hakkına sahip kuruluşlardan biridir.[116]

B- Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR)

Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği temel olarak treyler ve hareketli kasa (Swap Body) taşıması yapmakta olan 17 büyük çoklu taşıma işi yapan işletme tarafından kurulmuştur.

C- Interkonteyner — Interfrigo (ICF)

Interkonteyner-Interfrigo 23 ulusal demiryolunun iştiraki ile kurulmuştur. Taşımalarının %50'sini denizyolu ile konteyner taşıması, geri kalanı ise treyler ve hareketli kasalar oluşturmaktadır.

[116] Metin ÇANCI/Murat ERDAL, "Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:29

X- FIATA BELGELERİ

Uluslararası Nakliye Acenteleri Birlikleri Federasyonu tarafından kabul edilmiş olan kurallara göre düzenlenen sevk belgeleridir.[117]

A- FIATA Kombine Taşımacılık Konşimentosu (Combined Transport Bill of Lading / FIATA - FBL)

Freight Forwarder'ların uluslararası çoklu taşımacılıkta kullandıkları başlıca belge "FBL yani, "Çoklu Taşımacılık Konşimentosu"dur (Combined Transport Bill of Lading / FBL)

FBL, birden fazla taşıma türüyle yapılan çoklu taşımacılık uygulanmasında kullanılmak amacıyla hazırlanmış bir belge olmasına rağmen, tek taşıma türünün kullanıldığı uygulamalarda da kullanılmasını engelleyici bir neden bulunmamaktadır. FBL'in kullanılması uluslararası konvansiyon veya ulusal mevzuat gereği değil, tarafların anlaşmalarına bağlıdır.[118] Freight Forwarder'ın eşya üzerindeki sorumluluğu, 'FBL' düzenleyip müşteriye sunmasıyla başlamaktadır. Freight Forwarder eşyanın idaresini göndericiden teslim aldığı andan itibaren, FBL'de belirtilen teslimat yerine eşyaları alıcısına ulaştırana kadar tüm taşıma operasyonunun sorumluluğunu üzerine almaktadır.

Çoklu taşımacılık sistemi içinde denizyolu taşımacılığının önemli bir yer teşkil etmesi, Çoklu Taşımacılık Operatörünün temel sorumluluğunun denizyolu taşımacısının sorumluluğu ile ilişkilendirilmesine neden olmuştur. Ancak FIATA Konşimentosunu (FBL) denizyolu taşıması içermeyen çoklu taşımalarda da kullanmak mümkündür. Bu gibi durumlarda kara veya havayolu taşımacılığı prensiplerinin yerine denizyolunun düşük sorumluluk limitleri ve beher birim ya da kilogram başına sorumluluk limitleri esas alınabilmektedir.

---

[117] Cemal ŞANLI/Nuray EKŞİ, "Uluslararası Ticaret Hukuku", İstanbul 2000, s:251

[118] Jan Ramberg, The Law of Freight Forwarding and the 1992 FIATA Bill of Lading, Fiata Publications, Zurich,1993, s:23

Freight Forwarder'ın çoklu taşımalardaki sorumluluğu, Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) tarafından da ele alınmıştır. ICC' ye göre; Freight Forwarder malları teslim aldığı andan itibaren, teslim ettiği ana kadar geçen sürede, taşımanın tüm sorumluluğunu üstlenmiş olur. Freight Forwarder taşımayı bizzat veya başka ara taşıyıcılara yaptırması bu kuralı etkilemez. Freight Forwarder, taşımanın her evresinde, emri altında hareket eden ya da hizmetini kullandığı üçüncü kişilerin kusurlarından da sorumludur.[119]

B- FIATA Nakliyeci Makbuzu (FIATA Forwarder's Certificate of Receipt / FIATA - FCR)

Karayolu aracıyla taşınacak olan malların, yükleten tarafından taşıyıcıya teslim edilmiş olduğunu gösterir belgedir. Nama yazılı olarak düzenlenir. Kıymetli evrak niteliği olmadığından, ciro edilebilmesi de mümkün değildir.[120]

C- FIATA Nakliyeci Taşıma Sertifikası (FIATA Forwarder's Certificate of Transport / FIATA - FCT)

FIATA tarafından kabul edilmiş olan kurallara göre düzenlenen nakliyeci taşıma sertifikasıdır. Emre yazılı olarak düzenlenir. Ciro edilebilir. Taşımaya konu mallar, varış yerinde FIATA-FCT' nin orijinal nüshasını ibraz eden alıcıya veya onun ciro ettiği kişilere devredilir.[121]

---

[119] Metin ÇANCI/Murat ERDAL,"Lojistik Yönetimi-Freight Forwarder El kitabı", İstanbul 2003, s:49
[120] Cemal ŞANLI/Nuray EKŞİ, "Uluslararası Ticaret Hukuku", İstanbul 2000, s:251
[121] y.a.g.e., s:251

İKİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN MUHTELİF KONVANSİYONLAR VE BU SÖZLEŞMELERLE İLGİLİ UYGULAMADA YAŞANAN SORUNLAR

I- MUHTELİF KONVANSİYONLAR DÜZENLEMESİNDE YER ALAN ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

A- Denizyolu İle Eşya Taşıma Konvansiyonu - 1978 HAMBURG KURALLARI - Kapsamında Yer Alan Çoklu Taşıma Sözleşmeleri

1978 Hamburg Kuralları (Hamburg Rules) olarak bilinen "1978 Birleşmiş Milletler Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Konvansiyonu"[1] Birleşmiş Milletler' in öncülüğünde, Uluslararası Ticaret Hukuku Hakkında Birleşmiş Milletler komisyonu (UNCITRAL)'nun girişimiyle, 1924 Brüksel Konvansiyonu (Lahey Kuralları) ve eki 1968 Protokolü (Visby Kuralları)'nün yerine geçmek üzere Hamburg'da imzalanmıştır. Konvansiyon, 30. maddesi ile yirmi devletin konvansiyonda öngörüldüğü şekilde (m.31) taraf sıfatını kazanmasını, yürürlük için yeterli saymış ve ayrıca herhangi bir tonaj sınırlaması getirmemiştir.[2] Konvansiyon, kabulünden tam 14 yıl gibi uzun bir aradan sonra yirminci devletin onay evrakının teslim edildiği tarihten itibaren bir yıllık sürenin dolması ile[3] 1.11.1992 tarihinde, tasdik eden devletler bakımından yürürlük kazanmıştır.[4] Gelişmiş denizci devletlerden hiç biri ve bu arada Türkiye, konvansiyonu henüz onaylamamıştır.[5] Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanmış olan Hamburg Kuralları, kendinden önceki konvansiyonlara dayalı bir yol izleyerek oluşum evresini tamamlamıştır. Hamburg Kuralları'na geçiş sürecinde izlenen yol haritası şu şekildedir;

---

[1] United Nations Convention On The Carriage Of Goods By Sea 1978
[2] Bu konudaki görüşler için bkz. Fehmi ÜLGENER, "Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri", İstanbul 1991, s:35-49
[3] 7 Ekim 1991'de Zambia katılma evrakını teslim etmiştir.
[4] Konvansiyon metini çin bkz.www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/index.html, ayrıca konvansiyonun Türkçe çevirisi için bkz. Fahiman TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", İstanbul 1987, s:149-163 – Erdoğan GÖĞER, "Birleşmiş Milletlerin Denizde Eşya Taşıma Hakkındaki 31 Mart 978 Tarihli Milletlerarası Sözleşmesi(Hamburg Kuralları)" BATİDER 1978, C:19, s:696 vd
[5] Anlaşmayı tasdik eden devletler listesi için bkz. www.uncitral.org – www.comitemaritine.org

Deniz ticaret hukuku ile ilgili kurallar denizcilerin gelenek ve uygulamaları sonucu ortaya çıkmış kurallardır. Bu sebeple, taşınan yükleri tehdit eden deniz tehlikeleriyle doğrudan temasta olan gemi ve gemi malikleri/donatanlar, kendilerini korumaya ve iktisaden güçsüz yük sahipleri karşısında ayrıcalıklı kılmaya yönelik taşıma şartlarını, yük sahiplerine dayatmacı bir şekilde kabul ettirmişlerdir. Bu haksız ve de adil olmayan duruma ilk defa, Amerika Birleşik Devletleri'nde karşı çıkılmış ve 1893 yılında yürürlüğe girmiş olan "Harter Act" isimli yasa ile, taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenerek, sorumsuzluk kayıtları sınırlandırılmıştır.

Buna göre;

- Taşıyanın belli yükümlülükleri, ödevleri vardır. Bunların yerine getirilmemesinden doğan yüke ilişkin ziya ve hasarlardan taşıyan sorumludur.(Gemiyi denize elverişli olarak hazırlamak ve yüke özen göstermek)

Harter Act' ta parça başına en çok belli bir tutarla sınırlı sorumluluğa ilişkin bir hüküm yoktur. Bu alandaki sınırlı sorumluluk ilkesi "Lahey Kuralları" ile ortaya çıkmıştır.[6] Sorumsuzluk kayıtlarının yarattığı dengesizliğin giderilmesi için Harter Act gibi yasa çıkartmak yolunun yanı sıra, bir ikinci yol daha vardı, o da; "Tip Konşimento"lar hazırlamak yoluydu."Müşterek Avarya" durumlarında uygulanacak ilkeleri içeren York-Anvers kuralları gibi düzenlemelerin genel bir kabul görüşü, tip konişmentolar konusundaki çalışmaları hızlandırmıştır. International Law Association (ILA) ile, Comité Maritime Internationale (CMI)' in ortak çabalarıyla 1921 yılında Lahey (Hague)' de, donatan, yükleten ve sigortacı birlikleri temsilcilerinin katılımıyla yapılan konferansta, sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan bir örnek kurallar manzumesi, tip konişmento şeklinde bir metin olarak kabul olunmuş ve "Lahey Kuralları" olarak anılan bu kurallara konişmentolarda yer verilmesi, donatanlara tavsiye edilmiştir. Bağlayıcılığı olmayan tavsiye niteliğindeki bu kurallarla, taşıyanın sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılması, uygulamada geniş

[6] G. AYBAY/N. ORAL/E. BİÇEN, "Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne", İstanbul 2000, s:5

ölçüde hayata geçirilemeyince, bu konuda bir uluslararası anlaşma yapılarak bu kuralların, uyulması zorunlu kurallar haline dönüştürülmesi düşüncesi ağırlık kazanmıştır. Bu doğrultuda yapılan konferansta, 1921 tarihli Lahey Kuralları bazı önemsiz değişiklerle 25.08.1924'de uluslararası anlaşma olarak kabul edilmiştir. Yine "Lahey Kuralları" olarak anılan 1924 Bürüksel Konvansiyonu,[7] aralarında gelişmiş denizci devletlerin de bulunduğu pek çok ülke tarafından onaylanmıştır.[8] Konvansiyonda temelde, taşıyanın yük hasarlarından sorumlu tutulup tutulamayacağına ilişkin bir kurallar dizgesi hakimdir. Ancak konvansiyonun 4/V. maddesinde, taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan bir hüküm yer almaktadır. Bu sınırlama hükmü şöyledir;

"Yükleme yapılmadan evvel malların mahiyet ve değeri hakkında yükleyici tarafından beyan yapılarak bu hususlar konişmentoda zikredilmemiş ise nakliyeci veya gemi malların ve bunlara ait şeylerin kayıp veya hasarından dolayı koli veya ünite başına 100 sterlin veya diğer bir para birimi ile bu miktara tekabül eden meblağdan fazlası için mesul tutulamaz."

Lahey Kuralları (LK) zamanla eskimiş, ekonomik ve teknik gelişmelerin gerisinde kalmıştır. Koli-parça başına sorumluluk sınırının (LK m.4/V) enflasyon sebebiyle değer kaybetmesi ve altmışlı yıllarda yagın olarak kullanılmaya başlanan konteynerler bakımından yetersiz kalması, zarar ihbar süresinin çok kısa olması (LK m.3/VI), konişmento kayıtları aksinin iyiniyetli konişmento hamiline karşı dahi ileri sürülebilmesi gibi bazı sorunlar, Lahey Kuralları'nda değişiklik yapılmasının kaçınılmaz olduğunu ortaya koymuştur.[9] Bunun üzerine, Bürüksel Konvansiyonu'nu günün koşullarına uydurmak üzere çalışmalar başlatılmış ve sonunda, 1968 yılında Visby' de toplanan diplomatik konferansta "Visby Kuralları" olarak anılan protokol

---

[7] "Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme" (The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussel 1924) Konvansiyon'un anılan resmi adı böyle olmakla birlikte, bu resmi adı uzun olması ve konvansiyon metninin geniş ölçüde Lahey Kuralları diye anılan metne paralel olması dolayısıyla, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bu 1924 Bürüksel Konvansiyonu, genellikle Lahey Kuralları (Hague Rules) olarak anılmaktadır. Türkiye, 22.02.1955 tarihli Resmi Gazete' de yayınlanan 07.02.1955 tarih, 6469 sayılı yasa ile Bürüksel Konvansiyonu'na katılmış ve bu Konvansiyon Türkiye hakkında 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıca bu anlaşmanın temel prensipleri, 29.06.1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu aracılığı ile iç hukukumuza da aktarılmıştır.

[8] Lahey Kurallarını tasdik eden devletlerin listesi için bkz. CMI Yearbook, 1998 Annuaire, s:203 vd., bkz. www.comitemaritine.org

[9] Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak", İstanbul 2001, s:3

kabul edilmiş ve 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.[10] Bu yeni düzenlemeyle de, mevcut sorumluluk sistemine yönelik eleştiriler büyük ölçüde giderilememiştir. Aynı zamanda, konteyner taşımacılığında yük mutad olarak güvertede taşındığı halde, güverte yükü emredici sorumluluk kapsamına alınmamış, konişmento kullanımı azalmasına rağmen, Lahey Kuralları'nın uygulama alanını konişmentolu taşımalarla sınırlayan düzenlemesi değiştirilememiştir.

Visby Protokolü'nün taşıyanın sınırlı sorumluluğu ile ilgili ana hükmü şöyledir;

" *Yükün doğası ve değeri yükleme' den önce yükletence bildirilip konişmentoya yazılmadığı takdirde, ne gemi ne de taşıyan yükün ziya ya da hasarı dolayısıyla aşağıda belirtilen tutarlar üzerinde bir tutarla sorumlu tutulamazlar:*

Bir parça(paket) ya da birim başına 10.000 Frank, ya da;
Bir kilo başına 30 Frank (hangisi yüksekse).

Lahey Kuralları'nda Sterlin olarak saptanan para birimi, Visby Protokolü'nde 900/1000 ayarında 65,5 gram altının değerine eşit Frank (Poincaré Frank) olarak değiştirilmiştir. Bundan 11 yıl sonra yapılan ek bir protokol ile (SDR Protokolü diye anılan), hesap birimi "Özel Çekme Hakkı" na (Special Drawing Rights) dönüştürülmüştür.

Visby Protokolü ile getirilen deşiklikler, Lahey Kuraları'nı, modern deniz taşımacılığının gereksinimlerini karşılayabilir hale getirememiştir.[11] 1922' de Lahey' de taslağı tamamlanan, 1924' de Bürüksel' de kabul edilen ve daha sonra Visby' de tadil edilen "Hauge/Visby Kuralları" da gemi ve gemi maliklerinin daha güçsüz durumdaki yük sahiplerine nazaran avantajlı durumunu devam ettirerek sözleşme tarafları arasıdaki dengenin gemi sahipleri lehine bozulmasına olanak sağlamıştır. Bu gelenek, 1978 yılında Hamburg Kuralları adıyla anılan "Birleşmiş

[10] Türkiye Visby Protokolüne katılmamıştır.
[11] Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak", İstanbul 2001, s:3

Milletler Denizde Eşya Taşınması" konvansiyonunun kabulü ile, bozulmuştur.

Her uluslararası konvansiyon, uygulama alanı ve şartlarına ilişkin hükümler ihtiva etmektedir. Bu hükümler, sözleşmenin uygulanmasında açıklık sağlanması bakımından zorunlu olduğu gibi, sözleşmeyle güdülen hukuki maksadın yeknesaklaştırılması bakımından da oldukça önemlidir. Lahey Kuralları'nın uygulanması hakkındaki 10. maddesi, bu açıklığı sağlayabilecek şekilde formüle edilmemiştir. Söz konusu hükme göre, "bir akit devlet ülkesinde düzenlenen her konişmentoya, Lahey Kuralları uygulanır."Ancak bu hükümde, bir akit devlet ülkesinde düzenlenen konişmentoya hangi şartların mevcudiyeti halinde Lahey Kuralları'nın uygulanacağı belirtilmemiştir. Bu hüküm Visby Kuralları ile değiştirilmiştir. Değişik 10. maddeye göre, konişmento bir akit devlet ülkesinde düzenlenmiş ise veya yükleme limanı bir akit devlet ülkesinde bulunuyorsa, ya da konişmentoda Lahey/Visby Kuralları'nın (L/VK) veya bu kuralları geçerli sayan bir devlet hukukunun uygulanacağı belirtilmişse, iki farklı devlet limanları arasında eşya taşımaya ilişkin her konişmento hakkında Lahey/Visby Kuralları uygulanır. Ancak Visby Kuraları ile getirilen değişikliğin kanunlar ihtilafi sorununa esaslı bir çözüm getirdiği söylenemez.

Hamburg Kuralları'nın (HK) uygulanma alanı ve şartları, esas itibarıyla Lahey/Visby Kuralları 10. madde hükmüne paralel bir düzenlemeyle, sözleşmenin (HK) geniş bir uygulama alanı bulmasını sağlayacak şekilde, bütün olasılıklar dikkate alınarak belirlenmiştir. Hamburg Kuralları, iki ayrı devlet arasında eşya taşımaya dair (Çarter Sözleşmeleri hariç HK m.2/III)[12] bütün sözleşmelere, bir konişmento veya taşımaya ilişkin diğer bir belge düzenlenip, düzenlenmediğine

[12] Tanımda yer alan "her sözleşme"(any contract) ifadesine çarter sözleşmeleri dahil değildir. HK m.2/III gereği konvansiyon hükümleri çarter sözleşmelerine uygulanmaz. Anacak, çarter sözleşmesine dayanılarak bir konişmento düzenlendiği takdirde, taşıyan ile çarterer olmayan konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkiyi düzenlemesi şartıyla, bu konişmento hakkında da Hamburg Kuralları uygulanır.(HK m.2/III) söz konusu düzenleme Lahey/Visby Kuralları'nda da yer almaktadır. Buna göre, bir çarter parti sözleşmesine dayanılarak düzenlene konişmento, üçüncü bir şahsa devredildiği andan itibaren L/VK anlamında bir navlun sözleşmesidir (LK m.1/b) ve bundan dolayı taşıyanla konişmento hamili arasındaki hukuki ilişki hakkında Lahey Kuralları uygulanır. Türk hukukunda ise, çarter sözleşmesine dayanılarak bir konişmento düzenlenmesi ve üçüncü bir şahsa devredilmiş olması, TTK m.1118' de emredici sorumluluğun şartı olarak öngörülmüştür. Çarter sözleşmeleri için bkz. Fehmi ÜLGENER, "Çarter Sözleşmeleri I- Genel Hükümler-Sefer Çarteri Sözleşmesi", İstanbul 2000, s:27 vd. – Lars GORTON / Rolf IHRE / Arne SANDEVARN, "Shıp Brokıng and Charterıng Practıce", LLP, LLOYD'S of London Pres Ltd.,1995, s:80 vd.

bakılmaksızın, HK m.2/I'deki hallerden birisi sözkonusu ise uygulanır.[13] Denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi (navlun sözleşmesi) Hamburg Kralları'nın uygulama alnının belirlenmesi bakımından taşıdığı önem sebebiyle konvansiyon kapsamında ayrıca tanımlanmıştır. Buna göre; "Denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi, taşıyanın deniz yolu ile bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu her sözleşmeyi ifade eder; şu kadar ki, deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren (çoklu taşıma) bir sözleşme, iş bu konvansiyon bakımından ancak deniz taşımasına ilişkin olduğu nispette navlun sözleşmesi sayılır." Lahey/Visby Kuralları'nda ise, "bir konişmento veya konişmeto benzeri diğer bir senet (bill of lading or any similar document of title) ile tespit olunan sözleşmeler" navlun sözleşmesi olarak tanımlanmıştır.(L/VK m.1) Buna göre, bir navlun sözleşmesine dayanılarak, konişmento veya benzeri diğer bir senet düzenlenmemişse bu sözleşme hakkında Lahey/Visby Kuralları'nın uygulanması mümkün değildir.

Hamburg Kuralları anlamında navlun sözleşmesini karakterize eden ve diğer taşıma sözleşmelerinden farkını ortaya koyan temel unsur, "denizyolu ile bir limandan başka bir limana"(by sea from one port to another) yapılan taşımalar şeklinde ifade edilmiştir. Bu ifadeden anlaşılan, Hamburg Kuralları'nın kara, hava, demiryolu veya iç su taşımacılığı konusundaki sözleşmelere uygulanmayacağıdır. Ayrıca, taşımanın farklı devletlere ait limanlar arasında yapılması durumu da öngörülen gereklilikler arasındadır.(HK m.2/I)

Taşımaya konu eşya kavramı Lahey/Visy Kuralları'nda, "navlun sözleşmesinde güverteye yüklendiği beyan edilen ve fiilen güvertede taşınan yük ile, canlı hayvanlar dışındaki mal, eşya, hamule veya emtia" şeklinde tanımlanmıştır.(L/VK m.1/c) Buna karşılık Hamburg Kuralları' n da, canlı hayvan ve güverte yükü de eşya kavramına dahil edilmiştir. Konteyner, palet vb. taşıma elemanlarının modern taşımacılık koşullarında giderek artan önemi ve ticari değeri karşısında, HK m. 1/V' de eşyanın konteyner, palet veya benzer bir taşıma elemanına konulmuş olması veya ambalajlanması halinde, gönderen tarafından sağlanmış olmak şartıyla, bu taşıma elemanlarının da eşya kavramına dahil olduğu hükme

[13]Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak", İstanbul 2001, s:19

bağlanmıştır.[14] Bu taşıma elemanlarının boş olarak taşınması durumu da, münferit bir navlun sözleşmesi konusudur ve bu kapsamdaki taşımalarda da taşıma elemanlarının eşya kavramı içerisinde sayılacağı açıktır. Ancak, taşımaya konu eşyaların kamyon, vagon gibi bir taşıma aracına yüklenmiş olarak gemiyle taşıdığı hallerde, bu taşıma araçları konteyner veya palete benzer taşıma elemanı olarak değerlendirilmemelidir. Zira, konteyner, palet vb. taşıma elemanları arasındaki ortak özellik, eşyanın gemiyle taşınmasında yükleme, boşaltma, istif gibi taşımayla ilgili işleri kolaylaştıracak şekilde eşyanın bir araya getirilmesinde kullanılmalarıdır.

Navlun sözleşmeleri iki tarafa borç yükleyen rızai bir akittir. Taraflardan birinin (taşıyan/carrier) borcu, deniz yolu ile bir limandan diğer bir limana eşya taşıma, diğerinin (gönderen/shipper) borcu ise, bu hizmet karşılığında ücret (navlun ücreti) ödemektir. Hamburg Kuralları'nda navlun sözleşmesinin kurulması için herhangi bir şekil şartı öngörülmemiştir. Tarafların birbirleriyle uyuşan beyanlarının varlığı, sözleşmenin kurulması için yeterlidir.

Navlun sözleşmelerinin Türk hukuk anlayışı çerçevesindeki niteliği "istisna akdi"[15] olduğu yönündedir.

Eşyaların teslimi, navlun sözleşmelerinin kuruluşu için gerekli bir şart değildir. Ancak, taşıyanın HK' na göre sorumluluğu, eşyanın taşıyan veya temsilcisi tarafından teslim alındığı anda başlar.(HK m.4-5/I) Bu konvansiyonun (HK) sınırlı sorumlulukla ilgili hükümleri "sorumluluğun sınırları" başlıklı 6. madde de yer almıştır. Bu maddenin 1/a bendine göre sınırlama;

- Bir paket ya da yük parçası için 83,5 hesap birimi,
- Ziya/hasara uğrayan yükün gros olarak ölçülen ağırlığının beher kilosu için,

---

[14] 1980 tarihli Eşyaların Çoklu Taşınmasına İlişkin Cenevre Konvansiyonu'nda da benzer bir düzenleme yer almaktadır. Bkz.m.1/VII

[15] Türk hukuk doktrinindeki baskın görüş de, navlun sözleşmelerinin istisna akdi niteliğinde olduğu yönündedir. Bu yöndeki görüşler için bkz. Tahir ÇAĞA, "Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi", İstanbul 1995, C:II, s:10 – Fehmi Ülgener, "Çarter Sözleşmeleri I", İstanbul 2000, s:36 vd. – aynı yazar "Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri", İstanbul 1991, s:47 – Bu nitelendirmeye göre, Hamburg Kuralları'nda hüküm bulunmayan hallerde, taşımaya uygulanacak hukuk Türk hukuku ise, öncelikle TTK' nun Hamburg Kuralları'na aykırı olmayan hükümlerinin, TTK'n da hüküm bulunmayan hallerde ise, BK' nun istisna akdine ilişkin hükümleri uygulanacaktır. - Aksi görüşte; Turgut ÖZ, "İş Sahibinin Eser Sözleşmesinden Dönmesi" İstanbul 1989, s:7vd.

2.5 hesap birimi.(Hangisi büyükse)

şeklinde öngörülmüştür.[16] Türkiye, bu konvansiyona (HK) taraf olmamakla birlikte kanunlar ihtilafı kuralları gereği söz konusu uyuşmazlıklara konvansiyon hükümlerini uygulamak zorunda kalabilir. Şöyle ki; MÖHUK 24. ve 25. maddeleri gereği yetkili hukukun, bağlama kuralları icabı Hamburg Kuralları olması halinde, Türk Mahkemeleri önüne gelen bir uyuşmazlığa, Hamburg Kuralları'nı tatbik etmek durumunda kalacaktır. Türkiye'nin CMR' ye taraf olmadan evvelki süreçte de, benzer bir hukuki durumun yaşandığı bilinmektedir. Zira, bu halde de yetkili hukuk olarak Türk Mahkemeleri, bağlama kuralları gereği CMR hükümlerini uyuşmazlıklara tatbik edebilmekteydi.[17]

1978 Hamburg Kuralları'nın birinci bölüm, "genel hükümler" başlığı altında "tanımlar" a yer verilmektedir. Navlun sözleşmesinin tanımlandığı HK m.1/VI, çoklu taşımalar yönünden de önem taşımaktadır. Burada yer alan tanımlamaya göre; "denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi (navlun sözleşmesi), taşıyanın bir limandan diğerine navlun karşılığında deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt ettiği her sözleşmeyi ifade eder. Bunun yanında, deniz yolu ile eşya taşınması dışında, başka herhangi bir türdeki taşımayı da uhdesinde bulunduran bir sözleşme, bu konvansiyon (HK) bakımından ancak, deniz yolu ile taşımaya ilişkin bulunduğu ölçüde (only in so far as it relates to the carriage by sea) bir deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi sayılır." Bu hükme ilişkin paragrafın 2. cümlesinde, "çoklu taşımalar" konusunda bir düzenlemenin yer aldığı görülmektedir. Bu tanımdan hareketle şöyle denilebilir ki; eğer bir uluslararası taşıma sözleşmesi içinde deniz yolu dışında bir taşıma türü de öngörülmüş ise, Hamburg Kuralları ancak deniz yolunda eşya taşıma bölümüne uygulanabilecektir. Diğer taşıma türüne ise, o taşıma türünü düzenleyen uluslararası

[16] G. AYBAY/N.ORAL/E. BİÇEN,"Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne", İstanbul 2000, s:8

[17] CMR 'nin yetkili hukuk olarak tatbiki ile ilgili yapılan açıklamalar için bkz. Sabih ARKAN, "CMR Sempozyum", s:21; - Hüseyin ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:56; Cemal ŞANLI, "Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", MH.B., Sayı:1, İstanbul 1989, s:5; - Ayrıca bkz. Yargıtay 11..HD. T.5.6.1985, E.3471, K.4258, (Gönen ERİŞ, "Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, Kıymetli Evrak ve Taşıma", Ankara 1988, s:1071 vd.) Yargıtay 11.HD. T. 30.1.1990, E.88/8985, K.89/434 (karar yayınlanmamıştır.)

konvansiyon[18] (CMR, CIM/COTIF veya Varşova Sözleşmesi gibi), o da yoksa, ulusal hukukun kuralları tatbik edilecektir.

Hamburg Kuralları'nın bu düzenlemesiyle, çoklu taşımalar yönünden CMR m.2'de getirilen düzenlemeden —istisna hali hariç— farklı bir sistem öngörülmüş olmaktadır. Kural olarak CMR' de tüm taşıma mesafelerine ilişkin sözleşme, CMR sistemine tabi iken, Hamburg Kuralları'nda sadece deniz yolu ile yapılan taşıma mesafesine konvansiyonun tatbiki mümkündür. Bu durum, daha çok havayolu ile yapılan taşıma sözleşmelerine tatbik edilen Varşova Sözleşmesi'nin 31. maddesindeki düzenlemeye benzemektedir. Zira, Konvansiyonun (VK) adı geçen maddesinde, sözleşmenin farklı taşıma türlerini içermesi halinde konvansiyon hükümlerinin yalnızca hava taşımalarına ilişkin kısma uygulanacağı öngörülmektedir.[19] (Varşova Sözleşmesi m.31) Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (1980 Cenevre Konvansiyon) CMR veya CIM kapsamında da yer alan bir çoklu taşıma halinde, bu çoklu taşıma sözleşmesine hangi konvansiyon hükümlerinin (kendi hükümlerimi yoksa CMR veya CIM hükümlerimi) uygulanacağına dair çıkabilecek ihtilafları gidermek maksadıyla bir düzenleme getirmiştir.(m.30/IV) Buna göre; 1980 Cenevre Konvansiyonu CMR m.2 ve COTIF/CIM-1980 m.2/II, 3/III hükmünde belirtilen sözleşmelere

[18] Eşyaların tek türlü (unimodal) taşınması halini öngören diğer uluslararası konvansiyonlarda da, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, konvansiyon konusu taşıma türü ile birlikte diğer bir tür taşımayı da içeren (çoklu taşımalar) sözleşmelere de (gerek taşıma türlerinin tümünü kapsayacak şekilde, gerekse konvansiyon konusu taşıma kısmına tatbik edilecek şekilde) konvansiyon hükümlerinin uygulanacağı öngörülmüştür. Örneğin; Varşova Konvansiyonu'nun 31. maddesine göre, hava taşıması ile birlikte diğer bir tür taşımayı da içeren taşımanın hava taşımasına ilişkin kısmına, VK m. 1'de öngörülen şartların mevcudiyeti halinde Varşova Konvansiyonu uygulanır. Ayrıca CMR m.2, COTIF/CIM-1980 m.2/II-3/III yine COTIF/CIM-1999 m.1/III,IV düzenlemeleri de çoklu taşımalarla ilgili konvansiyon hükümlerinin uygulama kapsamını belirtmiştir.

[19] Çoklu taşımalarda, zararın meydana geldiği taşıma türünün tespit edilebildiği hallerde, zarar hangi tür taşıma esnasında meydana gelmişse, taşıma sözleşmesinin bu taşıma türüne dair düzenlemeye tabi oldu kabul edilmektedir. Ancak, buna karşılık zarara sebebiyet veren olayın hangi tür taşıma esnasında meydana geldiği tespit edilemiyorsa, bu durumda taşımanın hangi taşıma türüne dair düzenlemeye tabi olacağı konusunda bir saptamanın yapılması gerekmektedir. Bu konuda farklı görüşler için bkz. Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak", İstanbul 2001, s:35 dpn:106

uygulanmaz.[20] Ancak bu, 1980 Cenevre Konvansiyonu'na taraf olan devletlerin bu konvansiyonları (CMR ve CIM) uygulamakla yükümlü bulunması şartına bağlıdır. Hamburg Kuralları'nın getirdiği bu düzenleme, 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda sorumluluğun temel sisteminin ne olacağı(taşıyanın sorumluluğu konusunda hangi kuralların esas alınacağı) konusunda tartışmalara yol açmış ve fakat sonuçta, 1980 Cenevre Konvansiyonu sorumluluk alanında yeknesak bir sorumluluk sistemi benimsenmiş olduğundan, taşıyıcının hasar, ziya veya gecikmeden doğan zararlar dolayısıyla sorumluluğuna, zararın nerede oluştuğuna bakılmaksızın konvansiyonun (1980 Cenevre Konvansiyonu), sorumluluğa ilişkin meri hükümlerinin tatbik edileceği ifade edilmiştir. (1980 Cenevre Konvansiyonu m.16)

Uluslararası çoklu taşımalar konusunda, Hamburg Kuralları'nın uygulanma koşullarının kapsamını ortaya koyabilme bakımından, m.1/6 ile m.2'yi birlikte incelemek daha doğru olacaktır. Buna göre, uluslararası çoklu taşımanın içinde deniz yolu taşımasının yer alması zorunludur. Zira, Konvansiyona göre Hamburg Kuralları ancak "deniz yolu ile ilgili" olduğu taktirde bu sözleşmeye tatbik edilebilecektir. Ancak yukarda ifade edildiği üzere sadece deniz yolu ile yapılan taşıma mesafesine uygulanacaktır. Öyleyse taşıyanın, taşımanın tüm mesafelerini (deniz yolu mesafesinde gerçekleşecek taşımayı da) kapsar boyutta bir taşıma taahhüdünde bulunması gerekecektir. (HK m.1/I, 1/VI) Taşıyanın bu taahhüdü "yükleten" e karşıdır.

Taşımanın uluslararası niteliğinin belirlenmesi bakımından önem arz eden 2. maddeye göre, deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren sözleşme konusu taşımanın, uluslararası nitelik kazanması için, taşımanın başladığı ve sona erdiği yerler itibarıyla değil, deniz taşımasının başladığı ve sona erdiği limanlar

[20] Buna benzer bir düzenlemenin Hanburg Kuralları'nda da öngörülmesi çok yerinde olurdu. Zira, Hamburg Kuralları'na da aynı tarihlerde hazırlık çalışmaları sürdürülmekte olan 1980 Cnevre Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi halinde, bu konvansiyonun uygulama alanına dahil sözleşmelere Hamburg Kuralları'nın uygulanmayacağı hükmü getirilebilir, böylece deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da uhdesinde bulunduran sözleşmelerin bu iki konvansiyondan hangisine tabi olacağı konusunda sorun çıkması önlenebilirdi. HK m.1/VI hükmü, 1980 Cenevre Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi halinde bu tür sözleşmelere hangi anlaşma hükümlerinin uygulanacağı konusunda sorun yaratacaktır.Bu sebeple HK m.1/VI' da navlun sözleşmesi tanımına yapılan ekleme ile, çoklu taşımalar hakkında düzenleme getirilmesi isabetli olmamıştır. Hamburg Konferansı'na katılan devletler, imzaladıkları anlaşmadan daha baştan taviz verilmesi anlamına gelecek böyle bir hükmün kabulüne yanaşmamışlardır. Bkz. Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak", İstanbul 2001, s:37 dpn:112

itibarıyla iki farklı devlet arasında olması, aynı zamanda yükleme ve de boşaltma limanlarından (taşımanın başladığı veya sona erdiği limanlardan birinin konvansiyona taraf ülkelerden birinde olması yeterlidir.) birinin akit devlet ülkesinde bulunması gerekmektedir.(m.2/I)[21] Ancak bunun için beş olasılık öngörülmüştür.

Bunlar;

- Sözleşmede öngörülmüş olan yükleme limanının sözleşmeye taraf bir devlette bulunması veya,

- Sözleşmede öngörülen boşaltma limanının sözleşmeye taraf devlette bulunmuş olması veya,

- Sözleşmede kararlaştırılan seçimlik boşaltma limanlarından birinin yükün boşaltıldığı liman olması ve bu limanın konvansiyona taraf devlette bulunması,

- Konşimentonun veya taşıma sözleşmesinin (deniz yolu taşımasına ilişkin sözleşme) veya bunların yapıldığını kanıtlayan bir başka belgenin konvansiyona taraf bir ülkede düzenlenmiş olması veya,

- Konşimento, denizyolu ile taşıma sözleşmesi veya bunları kanıtlayan diğer bir belgenin muhteviyatında, sözleşmenin bu konvansiyon hükümlerine veya bu hükümleri yürürlüğe sokmuş bir devletin kanunlarına tabi olacağının öngörülmesi halinde taşıma sözleşmesi, uluslararası bir taşıma sözleşmesi niteliğinde olacaktır. Bunun dışında, geminin veya taşıyan, yükleten, gönderilen veya diğer bir ilgilinin tabiiyeti bu konuda önemli olmayacaktır. (HK m.2/II)

Hamburg Kuralları'nın tanımlar başlıklı 1. maddesinde iki ayrı taşıyan kavramı yer almaktadır. Bunlardan biri "akdi taşıyan", diğeri de "fiili taşıyan"

[21] Benzer düzenleme CMR m.2; karş. COTIF/CIM m.2/I ve Varşova Sözleşmesi m.1 bkz. Tahir ÇAĞA, "Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler", BATIDER 1977, C:IX, Sayı:9, s:318

kavramlarıdır. "Akdi Taşıyan (Contracting Carrier)"; bir gönderen (shipper) ile bizzat navlun sözleşmesi akdeden veya adına navlun sözleşmesi akdedilen gerçek veya tüzel kişidir.[22] "Fiili Taşıyan (Actual Carrier)"; Bir eşya taşıma işinin tamamı veya bir kısmının yerine getirilmesinin (taşıma icrası) taşıyan tarafından kendisine bırakıldığı her kişiyi ve bu yerine getirmenin kendisine tevdi edildiği diğer bütün kişileri ifade etmektedir.[23] Buna göre, bir kimsenin fiili taşıyan olarak nitelenebilmesi için, taşıma icrasının kendisine mutlaka akdi taşıyan tarafından bırakılmış olması şart değildir. Fiili taşıyan da, akdi taşıyan gibi navlun sözleşmesinin taşıma taahhüdünde bulunan tarafı, yani taşıyandır. Ancak, fiili taşıyan gönderenin (shipper) akidi değildir. Akdi taşıyanla aralarındaki farkta buradan kaynaklanmaktadır. Fiili taşıyanın taşıma taahhüdünde bulunduğu şahıs, gönderenin akidi akdi taşıyan ya da, akdi taşıyanın taşımanın icrasını bıraktığı diğer bir fiili taşıyandır.[24] Aktüel taşıyan kavramı, Hamburg Kuralları konvansiyonunun denizyolu ile eşya taşıma hukuku alanına getirdiği önemli yeniliklerden biridir.

Fiili taşıyan, akdi taşıyanın gönderenle aktettiği navlun sözleşmesinden doğan taşıma borcunun ifasında kullandığı yardımcı şahıstır. Akdi taşıyan tarafından taşımanın icrası kendisine bırakılmış olan kimsenin taşımanın icrasını bıraktığı fiili taşıyan da, akdi taşıyanın yardımcı şahsıdır. Fiili taşıyan, akdi taşıyanın adamı veya görevlisi sayılamaz çünkü, akdi taşıyanla fiili taşıyan arasına bir hizmet sözleşmesi yoktur.

---

[22] Burada taşıyan kimliğindeki kişinin aynı zamanda donatan, gemi işletme müteahhidi veya çarterer olması aranmadığı gibi, tacir sıfatında olmasının da bir önemi yoktur. Buna göre bir kimsenin taşıyan sıfatına haiz olduğunu belirleyen tek unsur, denizyoluyla eşya taahhüdünde bulunmuş olmasıdır.

[23] Bu konuda ayrıca bkz. Fahiman TEKİL, " Deniz Hukuku-Uluslararası Konvansiyonlar", İstanbul 1987, s: 177 Rolf HERBER, The Notion of "Actual Carrier"in the Guadalajara Convention and in the Hamburg Rules, II Diritto Marittimo 1990, s:511 vd.

[24] Tanımda taşımayı fiilen icra eden değil, taşımanın icrasının bırakıldığı kimseden söz edildiğine göre, HK anlamında fiili taşıyan, yalnızca fiili taşımayı icra eden değildir. Durumu bir örnekle somutlaştırmak gerekirse; Gönderen "A", taşıyan "B" ile kırkambar sözleşmesi, "B", "C" ile sefer çarteri sözleşmesi, "C" ise "E" ye ait gemiyi kendi nam ve hesabına işleten "D" ile zaman çarteri sözleşmesi yapmış, taşıma "D" tarafından gerçekleştirilmiştir. Burada gönderen "A" nın akidi, dolayısı ile akdi taşıyan "B" dir. "B" taşımanın icrasını "C" ye bıraktığına göre, "C" fiili taşıyandır. Zira fiili taşıyan, taşımayı fiilen icra eden olarak değil, taşıyan tarafından taşımanın icrası kendisine bırakılan kimse olarak tanımlanmaktadır."C" de taşımanın icrasını "D" ye bırakmıştır. HK m. 1/II uyarınca, taşımanın icrasının mutlaka gönderenin akidi akdi taşıyan tarafından bırakılmış olması şart olmadığına göre, "D" de fiili taşıyandır. "D" ile gemi sahibi "E" arasındaki ilişki, kira ilişkisi olduğundan, "E" fiili taşıyan değildir. Somut olaydan da anlaşılacağı üzere, birden fazla fiili taşıyan söz konusu olabilmektedir. Bkz. Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak", İstanbul 2001, s:46

Yükün geç teslim edilmesinden doğan sorumluluk, uluslararası alanda ilk kez, Hamburg Kuralları ile düzenlenmiştir.

Deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesinde taşımanın belirli bir bölümünün, taşıyandan başka ve ismen belirlenmiş bir kişi tarafından yapılacağı açıkça öngörülmüş ise, taşıyıcının sorumlu olacağı, ancak bu taşımadan önce, yani eşyalar diğer taşıyanın muhafazası altında iken, ziya, hasar veya gecikmeden dolayı bir zarara uğraması halinde, bundan taşıyanın sorumlu olmayacağı yönünde sözleşmeye hüküm konulabileceği maddede ifade edilmiştir. Demek oluyor ki tek taşıma sözleşmesiyle, sözleşmenin tarafı olan taşıyanın yanında aynı sözleşmede başka bir taşıyanla aynı tür mesafe (deniz yolu) veya farklı tür mesafe (karayolu, demiryolu) taşımanın gerçekleştirilmesi halinde, deniz yolu asıl taşıyanın dışındaki diğer taşıyanın, taşıma mesafesinde taşıma işi yapılırken ve bu taşıma "aktüel taşıyan" tarafından gerçekleştirilmesi halinde, taşıyıcı buradaki hasar, ziya ve gecikme zararlarından sorumlu olmayacağını ifade edebilecektir. Ancak bu halin dışında sorumluluğun sınırlandırması veya ortadan kaldırması söz konusu değildir.

B- Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi - CMR- Kapsamında Yer Alan Çoklu Taşıma Sözleşmeleri

Kısaca CMR[25] olarak anılan konvansiyon, "Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi"ne ilişkin uluslararası bir anlaşmadır.[26] Milletlerarası ticaretin artmasına paralel olarak gelişen karayolu ile yapılan taşımalar, bu alandaki uluslararası hukuk çalışmalarının artmasına sebep olmuş ve nitekim, 19.05. 1956 tarihinde Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu "Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi"ni (CMR) hazırlayarak, taşımaya ilişkin özel hukuk sorunlarının uluslararası platformda, yeknesak kurallar haline

[25] Sözleşmenin Fransızca ismi "Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route" olup, sözleşme, milletlerarası uygulamada. bu ismin baş harfleri olan "CMR" kısaltmasıyla ifade edilmektedir.

[26] Anlaşmanın tam metni için bkz.; 02.12.1994 tarih, ve 94/6322 sayılı B.K.K., R.G. 04.01.1995, s:22161, onay için bkz: 07.12.1993 tarih ve 3939 sayılı kanun RG.14.12.1993, s:21788)

gelmesini amaçlamıştır. CMR anlaşması, bir malın uluslararası taşınması sırasında görebileceği, ziya, hasar ve gecikmelerden dolayı gönderici, taşıyıcı ve alıcı arasındaki sorumlulukları saptayan, yükümlülükleri belirleyen, Birleşmiş Milletler' in yönetim ve gözetiminde uygulaması sağlanan çok uluslu bir anlaşmadır.

CMR anlaşmasına taraf ülkelerden birinden ve/veya bu ülkelerin birine eşya taşınması halinde, diğer ülke konvansiyona taraf olsun veya olmasın, taşıyıcının milliyetine bakılmaksızın anlaşmada öngörülen ve taşıyıcıya yüklenen yükümlülükler geçerlidir. Bu uluslararası anlaşma ile, anlaşmaya dahil ülkeler arasında veya taşımacılığa konu iki ülkeden birinin anlaşmaya dahil olması halinde iki ülke arasında, karayolu ile yapılan mal taşımacılığında malın göndericisinin, malın alıcısının ve taşıyıcının sorumlulukları belirlenmiştir.

Bu sözleşme ülkemizde "Uluslararası Karayollarında Eşya Taşımacılığına İlişkin Konvansiyon" olarak adlandırmış ve 7 Aralık 1993 tarih, 3939 sayılı yasa ile sözleşmeye ve ek protokolüne katılım kabul edilmiştir. Daha sonra 4 Ocak 1995 tarih 22161 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan sözleşme, 30 Ekim 1995 tarihi itibariyle Türkiye açısından tümüyle uygulanabilirlik kazanmıştır. Türkiye'de karayoluyla eşya taşınmasına ilişkin sorumlulukları belirleyen kendi iç hukukumuza ait düzenlemeler ise, 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanunu" tarafından belirlenmiştir.[27]

Konvansiyonun birinci maddesi ile uygulama alanı belirlenirken, keza bu madde kapsamında taşınacak eşyanın CMR m.1/IV. maddesinde öngörülen nitelikte olması yani cenaze ve ev eşyası ile, uluslararası posta antlaşmaları çerçevesi dışında bir eşyanın taşımaya konu edilmesi gerektiği de ortaya konulmaktadır. Zira, bu tür eşyaların taşınmasından kaynaklı ihtilaflarda CMR hükümleri uygulanmayacaktır. Taşınan eşyaları muhafaza için kullanılan materyaller de, eşya kapsamındadır. Bu bakımdan gönderene ait konteynır ve paletler de eşya sayıldığından, bunlar dolayısıyla da taşıyan açısından bir sorumluluk söz konusudur. Bir diğer önemli husus da "taşıt" kavramıyla ilgilidir. CMR m.1/II' de taşıt kavramından ne

[27] Kanun metni için bkz. RG.19.07.2003, s:25173

anlaşılması gerektiği ifade edilmiştir. Bunlar, "motorlu taşıtlar", "bağlı taşıtlar", römork ve yarı römork'lardır. Bunların da 1949 tarihli Karayolu Trafik Sözleşmesi (Convention on Road Traffic)'nin 4. maddesine göre[28] tespit edilmesi öngörülmüştür. (CMR m.2). Öngörülen bu hüküm karayolu taşıtının belirlenmesinde ölçü alınacaktır. Buna göre;

Motorlu taşıt: Demiryolu üzerinde hareket edenlerle, elektrik hatlarına bağlı olanlar dışında, karayolu üzerinde normal olarak insan ve eşya taşımasında kullanılan kendinden hareket kabiliyetini haiz herhangi bir nakil aracıdır.
Bağlı taşıt: Römorkun bir kısmı motorlu taşıta bindirilmiş ve bu römork ile taşıdığı yükün ağırlıklarının önemli bir kısmı motorlu taşıta dayanacak şekilde birbirine bağlanmış olan bir motorlu taşıtla ön dingili olmayan römorku ifade eder." Böyle bir römork yarı römork olarak da adlandırılabilir.
Römork: Bir motorlu taşıt tarafından çekilmek üzere tasarlanmış herhangi bir taşıttır.

CMR ikinci maddesi ile de, çoklu taşımalar yönünden önem taşıyan bir düzenleme getirilmektedir. Bu hükme göre, taşımanın bir kısmının denizyolu, havayolu, demiryolu veya iç su yolu kullanılarak gerçekleşmesi halinde, taşımayı yapan karayolu aracının taşıdığı eşyalar, araçtan boşaltılmadan taşınması durumunda taşımanın tamamına CMR uygulanacaktır. Bir taşıma tekniği olan ro/ro, huckepack taşımalarda bu maddenin önemli olduğu açıkça görülmektedir. Zira bu taşıma tekniklerinde taşımayı gerçekleştiren kara aracı, taşıma mesafesinin bir bölümünü deniz veya demiryolu ile geçmek durumunda kaldığında, taşıdığı eşyaları üzerinden boşaltmadan (eşyalarla birlikte aracın kendisiside) diğer araçların içinde bu mesafeleri kat etmektedir.

---

[28] Söz konusu anlaşma yerine daha sonra 08.11.1968 tarihli yeni bir antlaşma yapılmış ve bu antlaşmanın 1. maddesinde motorlu taşıt, bağlı taşıt, römork ve yarı römork yeniden tanımlanmıştır. (Bkz. m. 1/ bent p, q, r, u). Bu maddede adı geçen kavramlar şöyle ifade edilmektedir)
Motorlu taşıt: Karayolu üzerinde normal olarak insan veya eşya taşımasında kullanılan veya insan veya araçları taşımak için kullanılan araçları çekmekte kullanılan, güçle hareket eden herhangi bir taşıtı ifade eder. Bu terim troleybüs gibi elektrik hatlarına bağlı olup rayda hareket etmeyen taşıtları da içerir. Tarımda kullanılan traktörler gibi, yalnızca arızi olarak, insan ve eşya taşımakta kullanılan veya insan veya eşya taşımakta kullanılan taşıtları çekmekte kullanılan taşıtlar bu terimin kapsamında değildir.
Bağlı taşıt: Motorlu taşıt ile bu taşıta bağlanmış yarı römorktan oluşan araç birliğidir.
Römork: Güçle çalışan herhangi bir araç tarafından çekilmek için tasarlanmış araçta yarı römorklara denir.
Yarı römork: Bir kısmı motorlu taşıt üzerinde kalacak ve kendi ağırlığı ile taşıdığı yükün ağırlığının önemli bir kısmı motorlu taşıta dayanacak şekilde motorlu taşıta bağlanmak üzere tasarlanmış araçtır.

CMR' de taşıyıcının sorumluluğu IV. fasıl içerisinde düzenlenmiştir. Taşıyıcının sorumluluğu başlığını taşıyan fasılda, 17. maddeden 30. maddeye kadar düzenleme getirilmiştir. Ziya ve hasar, gecikme ile birlikte ele alınmış (m.17/I, 18/III) ancak gecikmenin hangi hallerde söz konusu olduğu 19. maddede ayrıca düzenlenmiştir. Burada kural olarak taşıyıcı malları teslim aldığı andan teslim edeceği ana kadar, mallara gelecek ziya ve hasardan veya gecikmeden sorumlu tutulmuştur (CMR m.17)

CMR m.2'de tanımlanan çoklu taşımalar, 1980 Cenevre Konvansiyonunda konvansiyon uygulama kapsamı dışında bırakılarak, konvansiyon anlamında çoklu taşıma sayılmamıştır (m.30/IV).

CMR' de tanımlanan çoklu taşıma kendine özgü vasıflar taşımakla beraber, kural olarak bütün sözleşmeye CMR' nin uygulanacak olması nedeniyle bundan kaynaklanan bazı özellikleri de içermektedir. Bunlardan en önemlisi, taşımanın başladığı ve bittiği yerin kural olarak iki ayrı ülke toprağı olması konvansiyonda öngörülmüş ise de (CMR m. l/I) bu iki ülkeden hiç değilse birinin CMR' ye taraf ülke olması da gerekmektedir. (CMR m.1/I) Bundan amaç, konvansiyonun uygulama alanını mümkün olduğu kadar genişletebilmektir. Böylece, CMR' ye taraf bir ülke ile taraf olmayan ülke arasında gerçekleşen bir taşımada, kanunlar ihtilafi kuralları gereği taraf olmayan ülke açısından ihtilafa uygulanacak hukuk yönünden, mahkemenin, CMR kurallarını uyuşmazlığa uygulama olanağı ortaya çıkmış olacaktır.[29] Bu düzenlemeye benzer düzenlemeler aynı amaçla Hamburg Kuralları m.2, 1980 Cenevre Konvansiyonu m.21a-b' de de getirilmiştir. Ancak, Varşova Sözleşmesi m.1 ve COTIF/CIM m.1/I' de her iki devletin de taraf olması şartı aranmıştır.

CMR m.2 anlamında gerçekleştirilen bir çoklu taşıma türü için taşımanın tamamına CMR hükümlerinin uygulanacağı bu konvansiyon içeriğinde öngörülmüştür. (CMR m.2/I) Yani kural olarak taşıyıcının sorumluluğunu belirleyen hükümler, CMR kapsamında yer alan hükümler olacaktır. Meydana gelen hasar, ziya

[29] Sabih ARKAN, CMR Sempozyum s:18

ve gecikmeden dolayı oluşan zararlardan ise kara taşımasını üstlenen taşıyıcı sorumlu olacaktır.[30] Konvansiyon, sorumluluğun muhatabı olarak gönderene karşı daima karayolu taşımasını üstlenen taşıyıcıyı görmekte ise de taşıyıcının sorumluluğuna uygulanacak hükümler yönünden bazı hallerde CMR hükümleri dışındaki hükümlerin de uygulanabileceğini kabul etmektedir. Bu konuda CMR' de getirilen hüküm şöyledir; "... diğer taşıt araçları ile yapılan taşımalarda meydana gelen ziya, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşıyıcısının bir fiil veya ihmalinden mütevellit olmayıp eşyaların diğer taşıt aracında taşınması sırasında ve sebebiyle ortaya çıkmış olabileceği ispat edilirse, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu anlaşmaya göre değil, söz konusu diğer taşıt aracı ile eşyaların taşınması için kanunen belirlenen şartlara uygun olarak, o taşıt aracının taşıyıcısı ile gönderen arasında bir sözleşme yapılmış farz edileceği için, sorumluluk konusu o sözleşmede yer alan mutat hükümlere göre tayin edilir." (CMR 2/I, II) Buna göre taşımayı üstlenen karayolu taşıyıcısının CMR' nin sorumluluğu düzenleyen hükümlerine tabi olmaması yani sorumluluktan kurtulabilmesi için gereken şartlar şöyle özetlenebilir: a) Karayolu taşıyıcısı olarak tüm taşımayı üstlenen taşıyıcının, karayolu aracı içinden eşyaları boşaltmadan deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayolu gibi değişik araç türleriyle taşımayı gerçekleştirmesi b) Diğer taşıt/taşıtlar aracılığı ile taşınması gerçekleştirilirken eşyanın ziya, hasar veya gecikmeden mütevellit bir zarara uğraması c) Zarar doğuran olayın, karayolu taşıyıcısının fiil veya ihmalinden kaynaklanmış olmaması, d) Zararın meydana geldiği diğer taşıt aracının taşıyıcısıyla gönderen arasında var olduğu farz edilen sözleşmenin o taşıma mesafesinin emredici kuralları ile sorumluluğu tespit eden hükümlere sahip olmasıdır.[31] Bu şartların gerçekleşmesi halinde karayolu taşıyıcısının sorumluluğuna CMR hükümleri değil, öngörülen farazi akit gereği o taşıma mesafesini düzenleyen hükümler tatbik edilmiş olacaktır. Ancak emredici hükümlerin bulunmaması halinde taşımanın o kısmına da yine CMR hükümleri uygulanacaktır. (CMR m.2/I, II) Burada sorumluluğu belirleyecek olan kuralların hangi hukuka göre saptanacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Konvansiyonda o taşımaya uygulanan hukuktan söz edilmektedir. Ancak, bunun nasıl saptanacağı konusunda bir açıklık yoktur. Bu durumda,

[30] Sabih ARKAN, "CMR Sempozyum", s.10, 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu, konvansiyonun uygulanması bakımından anılan taşımaları "multimodal transport" olarak adlandırdığı çoklu taşımalardan saymadığını belirtelim. m.30/IV

[31] Hüseyin ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", İstanbul Ticaret Odası yayını İstanbul 1988, s:97

taşımanın çok türlü yapılması safhası, tek bir ülkenin sınırları içinde kalıyorsa — kanunlar ihtilafi kuralları da dahil— o ülkenin milli mevzuatı; bu taşıma safhası birden fazla ülkeyi ilgilendiriyorsa diğer öngörülen şartları da taşıması halinde varsa ilgili uluslararası konvansiyon hükümlerine göre (CIM, Varşova Sözleşmesi, Hamburg Kuralları gibi) sorumluluğun belirlenmesi doğru olacaktır.[32] CMR m.2'de öngörülen taşımalar bakımından, taşımayı yükümlenen taşıyıcının sorumluluğu, madde de belirtilen hallerin gerçekleşmesine bağlı olarak ya CMR' ye tabi olacak, (CMR m.2) ya da o taşıma mesafesini idare edenin bağlı bulunduğu hukukun emredici kurallarına tabi olacaktır.(CMR m.2/I) Görülmektedir ki burada öngörülen çoklu taşımalarda da taşıyıcı (karayolu taşıyıcısı), tüm taşıma mesafeleri yönünden gönderene karşı sorumlu tutulmuştur. Gönderen zararın nerede doğduğu ile ilgilenmemektedir. Karayolu taşıyıcısı zarar nerede doğmuş olursa olsun gönderene karşı sorumludur. Taşıma ilişkisinin bu safhasında gönderilen, taşıma sözleşmesinin tarafi olmamasına rağmen bazı hallerde taşıma sözleşmesinden doğan haklara sahip olduğu ve bunları taşıyıcıya karşı kullanabileceği kabul edilmiştir (TTK m.791/I ve 775/I, CMR m.12/II ve 13/I) CMR' deki düzenlemeye göre yükün teslim için belirtilen yere ulaştırılmasından sonra alıcı, makbuz karşılığında kendisine sevk mektubunun ikinci nüshasını ve yükün teslim edilmesini istemek hakkına sahiptir.Yükün kaybolduğu saptanır veya 19. maddede öngörülen zamanın bitiminden sonra yük varış yerine ulaştırılır ise taşıma sözleşmesinden doğan hakları alıcı, kendi adına taşıyıcıya karşı kullanma hakkına sahip bulunmaktadır (CMR m. 3/I)

Çoklu taşımanın CMR kapsamına girmesi için, eşyanın kara nakil aracı içinde yüklü olması(malların boşaltılmadan taşınması) gerekmektedir. Bu husus CMR Sözleşmesi'nin 2/I. maddesi İngilizce metninde "malların taşıt içerisinde nakli" denilerek oldukça açık olarak ifade edilmiştir. Böylece, eşyanın karayolu aracından boşaltılarak bir gemi, tren veya uçağa yüklenmek suretiyle yapılan taşımacılık, CMR hükümlerinin kapsamı dışında bırakılmıştır. Konteyner taşıma aracı sayılmayacağı için, konteynerın taşımayı yapan araçtan alınarak, diğer bir araca yüklenmesi de yükün boşaltılması anlamına geleceğinden, bu şekilde gerçekleştirilen taşımacılık da,

[32] Sabih ARKAN, CMR Sempozyum, s:11

CMR kapsamı dışında kalacaktır. Buna karşılık, yolun bir kısmında eşya boşaltılmayarak karayolu taşıma aracının içinde kalıyorsa ve eşya kara taşıma aracı ile birlikte gemi (ro-ro) veya tren (huckpack) gibi bir başka taşıma aracının içerisinde taşınıyorsa, bu tür taşımacılığa CMR hükümleri uygulanacaktır.

CMR hükümleri, gönderilen eşyanın tetkiki için veya yeniden yerleştirilmesi için boşaltılmasına izin vermektedir. Burada durumu farklı kılan, malların boşaltılmasına rağmen taşıma işine devam edilmiş olmasıdır.

CMR' nin 14. maddesi uyarınca, "malları teslim mahalline varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen şartlara göre uygulamak, her hangi bir sebeple mümkün olmadığı takdirde, taşıyıcı 12. madde gereğince mallara tasarruf etme hakkına haiz olan şahıstan talimat isteyecektir." Yine aynı madde uyarınca uygun bir zamanda talimat alınamamışsa, taşıyıcı en uygun tedbirleri alacaktır. Bu tedbirlerin alınabilmesi için gereken durumlarda malın boşaltılması veya başka bir araca yüklenmesi söz konusu olabilir. İşte bu gibi durumlarda da, taşıma ilişkisine CMR hükümleri uygulanacaktır. Örneğin, İngiliz İstinaf Mahkemesi bir kararında, malların karayolu ile Birmingham'dan Madrid'e taşınması sırasında taşıtın Madrid yakınlarında kaza yapması üzerine, mallar kısa bir mesafe için bir başka araca yüklenmiş ve araç değişikliği. ne rağmen taşıma ilişkisi CMR hükümlerine tabi olmuştur.[33]

Çoklu taşımacılık ile ilgili önemli bir mesele, malların taşınması sırasında meydana gelen kayıp, hasar ve gecikmeyle ilgili taleplerdir. Örneğin, malların karayolu ile taşındıktan sonra belirli bir mesafeyi gemi içerisinde gitmesi ve daha sonra gemiden indirilerek tekrar karayolu ile taşımaya devam edilmesi durumunda söz konusu olacak kayıp, hasar ve taleplerin CMR kapsamında olup,olmadığının tespit edilmesi gerekir.[34]

CMR kapsamındaki çoklu taşımalar bakımından oluşacak kayıp, hasar veya gecikmenin karayolu ile taşıma sırasında meydana gelmesi durumunda, söz konusu

[33] Ziya Akıncı, "Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR", Ankara 1999, dpn:42, s:40
[34] y.a.g.e., s:41

talepler CMR hükümlerine tabi olacaktır. Kayıp, hasar ve gecikmelerin taşımanın hangi aşmasında meydana geldiği tespit edilemiyorsa, söz konusu talepler yine CMR' ye tabi olacaktır. Buna karşılık, mallar araçtan boşaltılmamış olsa dahi, kayıp, hasar veya gecikmenin karayolu dışındaki taşımada (örneğin denizyolu ile taşıma aşamasında) meydana geldiği biliniyorsa, kara taşıyıcısının sorumluluğu CMR hükümlerine tabi olmayacaktır. Bu durumda, kara yolu dışındaki taşıyıcı ile gönderen arasında bir taşıma sözleşmesi yapılmış farz edilecek ve karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu hükümlere göre belirlenecektir.

Kayıp, hasar veya gecikmenin CMR kapsamı dışında kalması için söz konusu olayın kara taşıyıcısının bir fiilinden veya ihmalinden kaynaklanmamış olması gerekir. Ayrıca sorumluluk kapsamının CMR' uygulaması dışında kalması için kayıp, hasar veya gecikmenin çoklu/multimodal taşımanın karayolu dışındaki aşamasında gerçekleşmesi gerekmektedir.

Çoklu taşımalarda, zararın meydana geldiği taşıma türünün tespit edilebildiği hallerde, zarar hangi tür taşıma esnasında meydana gelmişse, taşımanın bu taşıma türüne dair düzenlemeye tabi olduğu kabul edilmektedir. Buna karşılık, zarara sebebiyet veren olayın hangi tür taşıma esnasında meydana geldiği tespit edilemiyorsa, bu durumda, taşımanın hangi taşıma türüne dair düzenlemeye tabi olacağı konusunda görüş birliği yoktur. Bazı davalarda bu tür taleplerin dayandığı olayın hangi aşamada gerçekleştiğini tespit etmek zordur. Örneğin İngiliz İstinaf Mahkemesinin bir kararında hasar, karayolu aracının geminin güvertesine girmesi aşmasında meydana gelmiş ve bu sebeple davacı hasardan doğan taleplerine CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğini öne sürmüştür. Zira davacıya göre, bu esnada gemi limana bağlı ve hareketsiz durumda iken, karayolu aracı ise kendi motor gücü ile hareket etmiştir. Mahkeme, CMR' nin diğer milletlerarası sözleşmelerle uyum içerisinde uygulanması için bu hükmü getirdiğini, karayolu ile taşıma sona erdikten sonraki aşama için CMR' de hüküm bulunmadığını ve bu sebeple karayolu rejimi bittiği yerde, deniz taşımacılığı rejimine ilişkin kuralların uygulanması gerektiği (olayda Hague/Visby Kuralları) gerekçeleriyle, davacının CMR hükümlerinin

uygulanması talebini reddetmiştir.[35]

1. CMR Sigortaları

Ticarete konu olan eşyaların/emtianın çeşitlilik göstermesi, eşyanın türüne göre uygun ve verimli şekilde sevk edilme gerekliliğinin taşıyıcıya yüklediği sorumlulukların artması ile gündeme gelmiş olan "Taşıyıcı Mali Sorumluluk Sigortaları" taşıyıcının uluslararası karayollarında yapılan taşımacılık sırasındaki hukuki sorumluluğunu da güvence altına alacak biçimde genişletilerek kısaca CMR Sigortası olarak bilinen ve CMR Konvansiyonu hükümlerine bağlı olarak düzenlenen "Karayolu ile Yapılan Uluslararası Eşya Taşıması Nakliyeci Sorumluluk Sigortası" isimli yeni bir sigorta türü doğmuştur.

Taşıyıcı Mali Sorumluluk sigortaları bir eşya nakliyat sigortası değildir. Bu iki sigorta türü sık sık birbirleri ile karıştırılmaktadır. Eşya nakliyat sigortası "malın fiziki varlığını" teminat altına alırken, taşıyıcı sorumluluk sigortaları, taşıyıcının "hukuki sorumluluğunu" teminat altına almaktadır. Her iki sigorta farklı menfaatlere teminat verdiği için, bir eşyanın nakliyat sigortasının bulunması, taşıyıcıyı, hasarda sorumluluğu olması halinde, tazminat ödeme yükümlülüğün den kurtarmaz.[36]

Türk Ticaret Kanunu'nun 781. maddesi taşıyıcının, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim edildiği tarihe kadar geçen süre içerisinde eşyada meydana gelebilecek hasar ve ziyadan sorumlu olduğunu ifade etmektedir. CMR Konvansiyonu'nun 17. maddesi de aynı paralelde hüküm içermektedir.

TTK' nun 785. maddesi hasar veya ziyandan doğan tazminatın hesaplanmasında taşıma senedinde belirtilen emtia değerinin, değer belirtilmemiş ise, taşıyıcıya bildirilen ve onun tarafından kabul edilen eşya değerinin, böyle bir bildirim ve kabul yok ise emtianın teslim edileceği yerdeki piyasa değerinin esas alınacağını ifade etmektedir.

---

[35] Ziya Akıncı, "Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR", Ankara 1999, s:41
[36] Şeyda Özgül GÖNENÇ, "Uta -Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi, Mart 2001, S:3, s:56-57

Buna karşın CMR Konvansiyonu'nun 23/I. maddesi, hasar ve ziyandan doğan tazminatın hesaplanmasında eşyanın taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki değerinin esas alınacağını belirtmektedir. Bir başka deyişle, varış yeri ve zamanı itibariyle taşımaya konu eşya açısından söz konusu olabilecek değer artışlarından taşıyıcı sorumlu tutulmamaktadır.

CMR Konvansiyonu'nda taşıyıcının lehine olarak sorumluluğunun sınırlandırıldığı en önemli maddelerden birisi de, m. 23/III'dür. Bu maddeye göre ödenecek tazminat, brüt ağırlığın zayi olan beher kilogramı için 8,33 özel hesap birimini[37] aşamaz.

Taşıyıcının CMR Sigortasının bulunması, gerek firmasının finanssal durumu, gerekse müşterileriyle olan ilişkileri açısından büyük bir güvencedir.

TTK' nun 787. maddesi ve CMR Konvansiyonunun 36. maddesi, taşıyıcı aleyhine açılacak davaların birinci, sonuncu ve ara taşıyıcı aleyhine ikame edilebileceğini belirtmektedir. Bu durum taşıma işini paylaşan her bir taşıyıcının kendi adına CMR Sigortası Poliçesi yaptırması gereğine işaret eder. Sadece birinci taşımacının CMR sigortasının olması diğer taşıyıcıların da teminat altında olduğu anlamını taşımaz.

Taşıyıcı aleyhine açılacak davaların zaman aşımı süresi için TTK' nun 767. maddesi, emtianın gönderilene teslimi veya tesliminin gerektiği tarihten itibaren bir yıl olduğunu, taşıyıcının hilesi veya ağır kusurundan kaynaklanan durumlarda ise 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili maddesinin geçerli olacağı hükmünü ifade etmektedir. CMR konvansiyonunun 32/I. maddesin de ise zaman aşımının bir yıl olduğu, ancak taşıyıcının bilerek kötü hareketinden kaynaklanan hasarlarda bu sürenin üç yıl olacağı belirtilmiş; zaman aşımının başlangıç tarihi olarak ise maddenin a,b,c fikraları hasarın türüne göre ve emtianın teslim tarihine göre farklı süreler belirlemiştir. Aynı maddenin 3. fikrası taşıyıcıya zaman aşımı süresi içinde yazılı olarak gelecek tazminat talebinin taşıyıcı tarafından ilişiğinde

[37] "Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) - Special Drawing Rights (SDR)" bu konuya ileride değinilecektir.

bulunan belgelerle birlikte yazılı olarak reddedilmesine kadar zaman aşımının erteleneceği belirtmektedir. Bu durumda taşıyıcının kendi sine ulaşan evrakları en kısa süre de CMR sigortacısına iletmesi önem taşımaktadır.

Ülkemizde son yıllarda taşıyıcılar aleyhine açılan davalarda alınan kararların pek çoğunda hükmedilen tazminat tutarının, CMR konvansiyonun 23/III. maddesi esas alınarak, bu çerçevede hesaplandığı görülmektedir.[38]

C- Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon -COTIF- Kapsamında Yer Alan Çoklu Taşımalar

9 Mayıs 1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon[39] -ki kısaca COTIF olarak anılır- üçüncü maddenin üçüncü paragrafıyla "çoklu taşıma"yı düzenlemektedir. Bu madde aynen şöyledir; "... *2. madde 2. paragraf ilk bendinde* [40] *belirtilen hatların bağlı olduğu kuruluş hatları, tarifelerle aynı şekilde yayınlanan ve her taşıma türüne özgü işletme koşullarından doğan aykırılıklar saklı kalmak kaydıyla, demir yolların CIM ve CIV Bileşik Hükümlerinden doğan hak ve yükümlülüklerine aynen sahiptirler. Bununla birlikte sorumluluğa ilişkin kurallarda aykırılık söz konusu olamaz."* Maddenin bu haliyle ne anlam taşıdığını açmamız gerekmektedir. COTIF' in B ekini oluşturan "Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi" ile ilgili bileşik hükümlere (kısaca 1980 CIM) göre, taşımanın CIM hükümlerine tabi olması için, taşımanın üzerinde yapılacağı demiryolu hatlarının Demiryolu Taşımaları Merkez Ofisi'ne (kısaca

---

[38] Şeyda Özgül GÖNENÇ, "Uta -Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi, Mart 2001, S:3, s:56-57

[39] Orjinal adı "Convention Relative aux Transports internationaux Ferroviaires"dir. Metin için bkz. 08.05.1985 tarih ve 85/9458 sayılı BKK (RG.01.06.1985/18771); 09.05.1980 tarihli bu konvansiyon, 01.05.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 01.05.1985 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere, 21.03.1985 tarih ve 3172 sayılı Kanun'la (RG. 27.03.1985/18707) konvansiyonu onaylamıştır. (RG.01.06.1985/18771) Konvansiyonun "A" ekini (CIV) Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi'ne ilişkin yeknesak kurallar, "B" ekini (CIM) ise, Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi'ne ilişkin yeknesak kurallar oluşturmaktadır. (Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Sabih ARKAN, "Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları", Ankara 1987, s:15 vd.) COTIF' de değişiklik yapan Türkiye'nin de taraf olduğu 1990 Protokolü için bkz. 03.03.1994 tarih ve 94/5404 sayılı BKK (RG.22.06.1994/21968) Ayrıca tam metinler için bkz. *Abuzer KENDİGELEN/Alihan AYDIN "Bibliyografi-Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuat"ı, İstanbul 2001 s:293-405) Türkiye'nin onaylamadığı ve taraf ülkeler açısından da henüz yürürlüğe girmemiş olan 1999 Protokolü ile COTIF Konvansiyonunda esaslı değişiklikler öngörülmüştür.*

[40] COTIF *2.* madde, 2. paragrafın ilk bendi şu şekildedir; "Paragraf 1 de öngörülen bu hukuk rejmi, demiryolundan başka havayolu (orijinal metinde karayolu ibaresi yer almaktadır.) denizyolu ve iç su yolu hatlarından yararlanılarak yapılan diğer uluslararası doğru taşımalara da uygulanabilmektedir".

Merkez Ofisi olarak anılmaktadır)[41] kayıtlı hatlar olması zorunludur. (COTIF 9/II-e) Bu kayıtlı hatlar sadece demiryolu hatları olmayıp, bunun yanında karayolu[42] deniz ve iç su yollarının da taraf ülkelerce Merkez Ofisi'ne kaydettirilmesine tanınmıştır (COTIF 3/II). Listeye kayıtlı bu hatlar üzerinde yapılan taşımalar, o taşımanın türüne göre getirilen bir kısım özel hükümler dışında, CIM' de öngörülen hukuki rejime tabidir.(COTIF m.3/III) İşte bu düzenleme ile temelde demiryolu taşımaları ile bağlantılı karayolu, denizyolu ve iç su yolunda yapılan taşımanın tamamına CIM hükümleri uygulanacaktır. Dolayısıyla taşımayı üstlenen demiryolu işletmesi, tek bir sözleşme ile deniz yolu, karayolu ve iç su yolunda[43] gerçekleştirilen çoklu taşıma sözleşmesinde tüm taşımayı yerine getirmeyi taahhüt etmiş olmaktadır.

COTIF 'in eski olan CIM'e göre "... Bileşik hükümler, en az iki devletin topraklarından geçen ve sadece sözleşmenin 3. ve 10. maddelerinde öngörülen bir taşıma belgesine kaiden yürütülen tüm eşya taşımalarına uygulanır." (CIM m.1/I) işte COTIF 3/III' de öngörülen çoklu taşımaların CIM' e tabi olmaları için gereken şartlar bunlardır.

Taşımanın konusunu eşya oluşturmalıdır. Konvansiyonda eşya kavramı geniş tutulmuştur. Yolcu bagajı dışındaki herşeyi kapsar. Ancak bazı eşyaların taşımaya kabul edilmeyeceği bazılarının da şartlı olarak demiryolu idaresince kabul edilebileceği öngörülmüştür (CIM m.4 ve 5). Bu anlamda cenaze ve canlı hayvan şartlı taşınması öngörülen eşya olarak kabul edilirken, posta idaresine ait eşya uygulama alanı dışında bırakılarak kabul edilmeyen eşya olarak nitelendirilmiştir. (karş. CMR ve Varşova Konv.) Tehlikeli eşya taşınması da bazı kurallara

---

[41] 1980 tarihli revizyonla kısa adı COTIF olan Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon da, tüzel kişiliğe haiz bir örgüt oluşturulmuştur. Bu örgütün kısa adı OTIF (Uluslararası Demiryolu Taşımaları Hükümetler arası Örgütü) olup, bazı organlara sahiptir (m.5). Bunlardan biri de Uluslararası Demiryolu Taşımaları Merkez Ofisidir (OCTI) Bu organın görevlerinden biri de CIM ve CIV' e tabi taşımaların yapılacağı hatların listesini tutmaktır (COTIF m.2 ve m.9/II-e)

[42] Resmi Gazete'de yayınlanan tercümesinin hatalı olduğu ve burada havayolu ibaresi değil, orijinal Fransızca metine uygun olarak "karayolu" olarak anlaşılması gerektiği ifade edilmektedir. Bkz. S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları", s:34, dpn: 36, Ayrıca H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.97 dpn, 7). Kaldı ki Varşova Sözleşmesi'nin 31/I. maddesi çoklu taşımaların havada gerçekleşen kısmına Varşova Sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağını açıkça ortaya koymaktadır.

[43] Türkiye bakımından su yolu olarak Merkez Ofisi listesine Tatvan-Van ve Sirkeci-Haydarpaşa hatları kayıtlı olduğundan bu hatlarda yapılan çoklu taşımalar yönünden CIM' de öngörülen hukuki rejim geçerli olacaktır. Bu konvansiyon kapsamında yer alan çoklu taşımalara uygulanacak hukuki rejim konusunda bkz. S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları", s:36. Ancak, 1980 Cenevre Konvansiyonu yönünden bu taşımalar Konvansiyonun uygulama alanı dışında tutulmuştur. (m30/IV) Benzer durum CMR m.2 içinde geçerli olduğu daha önce ifade edilmişti. Diğer münferit düzenlemelerde yer alan çoklu taşımalar için de aynı durum geçerlidir.

bağlanmıştır. (CIM 4/IX ve 1 numaralı ek R/D)[44] Taşımanın CIM/COTIF yönünden uluslararası taşıma sayılabilmesi için en az iki devletin toprağından geçmek suretiyle gerçekleşmesi gerekir. Buradaki devletlerin COTIF 'e tasdik, kabul veya tasvip yoluyla (COTIF m.22) taraf sıfatını kazanmış devlet olması gerekir. Zira, taşımanın Merkez Ofisi'ne bildirilen hatlar üzerinde yapılması bir zorunluluk olduğundan (COTIF m.9/II-e ve m.2/I ile COTIF m.3/II) taşımanın bu hatlar üzerinde yapılması kaçınılmazdır. Konvansiyonun, bu hatları Merkez Ofisi'ne bildirme hakkını taraf devletlere tanıdığı (COTIF m.10/I) göz önüne alınacak olursa, taşımanın taraf devletler arasındaki hatlarda yapılmasının öngörüldüğü kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Merkez Ofisi'ne bildirilen hatlar[45] dışında yapılan bir taşıma, sözleşmede taraflarca kararlaştırılmış olsa da dahi,[46] o taşıma sözleşmesine COTIF/CIM hükümlerinin uygulanması mümkün olmayacaktır.[47] Ayrıca eşyaların teslim edildiği yer ile (gönderici garı) teslim alınacağı yer (alıcının garı) aynı ülke topraklarında olması halinde, eğer diğer bir ülkenin toprağından geçilerek taşıma yapılıyorsa, yani transit geçiliyorsa bu halde de taşıma CIM m.2/I göre aynı maddenin a ve b paragraflarında öngörülen istisnalar saklı kalmak kaydıyla CIM' e tabi bir taşıma olacaktır. Dolayısıyla burada, uluslararası taşıma yönünden varış ve bitiş yerlerinin iki ayrı devlet toprağında olması kuralının bir istisnası yer almaktadır. Benzer durum ilerde de ifade edileceği üzere Varşova Sözleşmesi'nin 1/II. maddesinde yer almakta ve orada da hareket yeri ile varma yeri aynı ülke toprakları içinde olması halinde, sözleşmede açıkça gösterilmesi koşuluyla başka bir devlet toprağında ara inişin yapılacağı "durma yeri" varsa eğer, bu yer Varşova Sözleşmesi tarafı bir ülke olmasa da dahi söz konusu taşıma, Varşova Sözleşmesi'ne tabi bir uluslararası taşıma sayılmaktadır.[48] Tüm taşımanın demiryolu işletmesi tarafından taahhüt edilmesinin yanı sıra, tüm mesafeler için tek bir direkt taşıma belgesi düzenlenmiş olması da gereklidir. COTIF hükümleri uluslararası direkt taşımalar

---

[44] Tehlikeli eşya taşınması ile ilgili olarak uluslararası konvansiyonlar düzeyinde düzenlemelere gidildiği görülmektedir. Örneğin; CMR m.22, Hamburg Kuralları m.23 ve 1980 Cenevre Konvansiyonu m.23 sayılabilir.

[45] Burada "hat" kavramı demiryolu hattının yanı sıra COTIF 3/III' de belirtilen karayolu, denizyolu ve iç su yolu hattı anlamında da kullanılmıştır.

[46] Fiilen takip edilen yolun CIM 'e tabi olup olmamasının burada bir rolü yoktur. S. ARKAN, "Demiryolu Taşımaları", s:33, Havayolu taşımaları konusunda aynı düşünce için bkz. H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi". S:19

[47] S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları" s.33, dpn.33, 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu bakımından da fiili taşıma, konvansiyona tabi olmak için yeterli değildir; F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:203

[48] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:20 - Ahmet KIRMAN, "Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", Ankara 1990, s:44

bakımından uygulanır (m.2,3/I) Eğer tüm mesafeler bakımından tek bir taşıma belgesi düzenlenmez ise bu taşımaya CIM hükümlerinin uygulanması mümkün olmayacaktır. Zira bu taşıma belgesin düzenlenmesi de gönderici tarafından yapılması gerekecektir. (m.12)

D- Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon -VARŞOVA SÖZLEŞMESİ- Kapsamında Yer Alan Çoklu Taşımalar

Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme[49] -kısaca Varşova Sözleşmesi olarak anılmaktadır- Bu konvansiyonun "Birleşik Taşımaya İlişkin Hükümler" başlığı altında yer alan 31. maddesinde çoklu taşımalarla ilgili düzenlemeye yer verilmiştir.

Varşova Sözleşmesi'nin Birleşik Taşımaya ilişkin Hükümler başlığı altında yer alan 31. maddesindeki çoklu taşımalarla ilgili hükmü şöyledir;

'Kısmen havayolu kısmen başka herhangi bir yol ile yapılan birleşik taşıma halinde, bu sözleşme hükümleri, taşımanın 1. madde çerçevesine girmesi şartıyla sadece havayolu taşımalarına uygulanacaktır (m.31 /I)

Bu sözleşmedeki hiçbir husus, birleşik taşıma halinde tarafların havayolu ile taşıma belgesine diğer taşıma belgesine, diğer taşıma türleriyle ilgili şartlar koymalarına engel olmayacaktır; ancak, havayolu ile taşıma bakımından bu Sözleşmenin hükümlerine uyulacaktır. (m.31 /II)

---

[49] Orijinal adı; "Convention pour l'Unification de certaines Régles relatives au Transport Aérien International/Convention de Varsovie" dir. Metin için bkz. 29.08.1977 tarih ve 7/13874 sayılı BKK (RG. 03.12.1977/16128) Türkiye, 01.03.1977 tarih ve 2073 sayılı kanunla 12.10.1929 tarihinde Varşova'da imzalanan "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme" ile, bu sözleşmeyi değiştiren 28.9.1955 tarihli Protokolün onaylanmasını uygun bulunmuş ve adı geçen sözleşme ve protokolü, 7/13874 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 29.8.1977'de onaylayarak, 3.12.1977 tarihli Resmi Gazete'de yayınlamıştır. (H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi" s.22) Bu konvansiyonda, 1955 tarihli "Lahey"(01.08.1963'de yürürlüğe girmiştir), 1961 tarihli "Guadalajara"(0.05.1964'de yürürlüğe girmiştir), 1971 tarihli "Guatemala City"(henüz yürürlüğe girmemiştir) ve 1975 tarihli, 1 - 4 numaralı "Montreal"(1 ve 2 numaralı protokoller 15.02.1996'da, 3 ve 4 numaralı protokoller ise, 14.06.1998'de yürürlüğe girmiştir) Protokolleri ile değişiklikler yapılmıştır. Daha sonra, Varşova Konvansiyonu ve Protokolleri'nin yerine geçmek üzere 1999 tarihli "Uluslararası Hava Taşımalarına Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon"(Convention for the Unification of certain Rules for International Carriage by Air, 1999) kabul edilmiş, fakat henüz yürürlüğe girmemiştir.

Varşova sözleşmesinin yukarda belirtilen maddesi, esas içerik bakımından, uluslararası çoklu taşıma sözleşmesinin uygulama koşullarını da belirlemektedir. Bu uygulama koşulları şöyle ifade edilebilir; Öncelikle, içinde havayolu taşımasının da yer aldığı diğer taşıma türlerinin de kullanılarak yapılmasının öngörüldüğü bir taşıma sözleşmesi olmalı, bu birleşik taşıma içinde yer alan hava taşımasının da, Varşova Sözleşmesi'nin 1. maddesindeki şartlara uygun yapılması gerekmektedir. Böylece konvansiyon, içerisinde hava taşımasının zorunlu olarak yer aldığı bir çoklu taşıma (Konvansiyonda Birleşik Taşıma tabiri kullanılmıştır) düzenlemekte ve fakat bu taşımanın tümüne değil sadece, havada gerçekleşen kısmına konvansiyon hükümlerinin uygulanacağını öngörmektedir.[50] Bu durumda diğer taşıma türlerine de, o taşıma türü hakkında düzenleme getiren ilgili konvansiyon hükümlerinin uygulanması gerekecektir.[51] Varşova Konvansiyonu, uluslararası çoklu taşıma modelini öngören sözleşmelerde yer alan hava taşımaları ile ilgili olarak, bu sözleşmelerin konvansiyonun 1. maddesinde öngörülen şartları taşıması halinde, Varşova sözleşmesi'ne tabi olduğunu ifade ettiğinden, bu şartların neler olduğuna bakmak gerekecektir. Varşova Konvansiyonu'nun 1. maddesinde yer alan düzenlenlemeye göre;

- Bir taşıma sözleşmesi olmalı,
- Taşıma bir hava aracıyla yapılmalı,[52]

[50] Karş. CMR m.2/I, COTIF/CIM m.1/I; benzer düzenleme Hamburg Kuralları m.1/VI, 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda ise, konvansiyon kapsamında kalan tüm taşımalara, konvansiyon hükümlerinin uygulanacağı, emredici bir karakterde ifade edilmiş ve CMR m.2 ile COTIF/CIM m.2 de yer alan taşımaların, konvansiyona dahil olmadıkları ifade edilmiştir. (m.30/IV)

[51] Örnek göstermek gerekirse, hava taşımasının da yer aldığı ve fakat değişik tür taşıma olarak kara ve demiryolunun da bulunduğu çoklu taşıma sözleşmelerinin havada geçen bölümüne — diğer şartların da mevcudiyeti halinde — Varşova sözleşmesi uygulanırken, diğer tür taşımalara karayolu için CMR, demiryolu için COTIF/CIM hükümleri uygulanacaktır.

[52] Resmi Türkçe tercümesinde "uçak"tan söz edilmektedir. Orijinal Fransızca metninde ve İngilizce metninde "hava aracı" kullanıldığından bu şekilde anlaşılması gerektiği hususunda bkz. H. ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi" s.16 ve dpn:29 - A.KIRMAN, "Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", Ankara 1990, s:54, dpn.207; Karş. Bülent SÖZER,"Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları" BATIDER 1977, C:IX, Sayı:2 s:393

- Taşıma ücret karşılığında yapılmalı,[53]
- Taşıma, uluslararası taşıma niteliğinde olmalı,
- Taşımanın konusunu eşya, yolcu ya da bagaj oluşturmalıdır.[54]

Konvansiyonun uygulama şartlarını tespit eden 1. maddesi, her şeyden önce bir taşıma sözleşmesinin varlığını aramaktadır. Burada sorun şudur: Acaba gönderen, ayrıca hava taşıma bölümüyle ilgili olarak bir sözleşme yapmak zorunluluğunda mıdır? Bu sorunun cevabı hayır olmalıdır. Çünkü, çoklu taşımaların ayırıcı özelliği ve niteliği, tüm taşıma mesafelerinin taşıyan tarafından tek bir sözleşme ile yerine getirileceğinin taahhüt edilmesidir. Dolayısıyla, içinde hava taşıma bölümünün de yer aldığı ve diğer tür taşımaların da öngörüldüğü taşıma, taşıyan bakımından tek ve bütün olarak taahhüt edilmiş bulunduğundan, ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmasının anlamı yoktur. Burada uluslararası çoklu taşıma sözleşmesinde tüm taşıma mesafeleri bakımından "uluslararası taşıma taahhüdünün" yer alması yeterlidir.[55]

Üzerinde durulması gerektiğini düşündüğümüz diğer bir husus da taşımanın "uluslararası" niteliği ile ilgilidir. Bilindiği gibi, taşımanın ancak uluslararası nitelik taşıması halinde Varşova Sözleşmesi'nin, o taşımaya uygulaması mümkün olabilecektir.(Varşova Konvansiyonu m.1) Konvansiyon, taşımanın hangi koşulda uluslararası taşıma sayılabileceğini ifade etmiştir. Buna göre, hareket yeri ve varış yerinin iki ayrı ülke toprağı olması gerektiği gibi ayrıca bu devletlerin, konvansiyona taraf devlet statüsünde (Varşova/Lahey, m.40/A) bulunması da gerekmektedir. (m.1/II). Eğer, hareket yeri ve varış yeri aynı üye devletin sınırları içinde kalıyorsa ve fakat taraflarca üye olan veya olmayan farklı bir devlet toprağında "durma yeri" veya "ara iniş yeri" kararlaştırılmış ise bu halde de taşıma, uluslararası taşıma niteliğini koruyacaktır. (Varşova Konvansiyonu m.1/II)[56] Burada önemli olan ve

---

[53] Sözleşme burada bir istisnai durum kabul etmiştir. Buna göre, eğer taşıma bir hava işletmesi tarafından yapılıyorsa, bu durumda taşıma ücretsiz de olsa Sözleşme Hükümleri bu taşımaya da uygulanacaktır. Bu açıklamalar için bkz. H. ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:18 - Bülent SÖZER,"Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları", BATIDER 1977, C:IX, Sayı:2 s.394; - A. KIRMAN, "Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", s:52

[54] Konumuz yönünden bizi eşya taşımaları ilgilendirmektedir.

[55] H. ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.15; B.SÖZER, "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları", BATIDER 1977, Cilt:IX, Sayı:2, s.336; A. KIRMAN, "Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", Ankara 1990, s:40

[56] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi" s.19; Yargıtay 11. HD., T.09.05.1996, E.1996/2824, K.1996/3302 ve yine aynı yönde; Yargıtay 11.HD., T.28.11.1984, E.84/5161 K.84/5886 (YKD, 1985/3, s:381

özellikle dikkat edilmesi gereken nokta, tarafların güzergah ve durma yerini sözleşmede kararlaştırmış olmasıdır.[57] Ancak sözleşmede kararlaştırılmış olmasına rağmen, bu yolun fiilen izlenip izlenmemesi durumu uluslararası taşıma niteliğine etki etmez. Bu durum, ancak şartları oluşmuş ise, taşıma borcunun gereği gibi ifa edilmemesi veya kötü ifa nedeniyle taşıyıcının sorumluluğuna yol açabilecektir.

Kural olarak diğer taşıma sözleşmeleri gibi, hava taşımaları da bir ücret karşılığı yapıldığı taktirde Varşova Sözleşmesi'nin o uluslararası hava taşımasına uygulanması mümkündür. Ancak Varşova Konvansiyonu buna bir istisna getirmiştir.(VK m.1/I,c.2) Bu maddeye göre, "*Bu sözleşme, uçak ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanacaktır. Bir hava taşıma işletmesi tarafından uçakla yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır.*" eğer hava yolu taşıması bir taşıma işletmesi tarafından gerçekleştiriliyor ise, bu taşıma ücret mukabili yapılmamış olsa da bile, yine Varşova Sözleşmesine tabi olacaktır. Burada önemli olan husus, taşımanın bir "taşıma işletmesi" tarafından gerçekleştirilmiş olmasıdır. Böylece konvansiyon, taşımayı yapanın ticari bir işletme[58] olması halinde, ücret karşılığı yapılmış bir sözleşme şartını aramamaktadır.[59] Konvansiyon 18/III ile temelde taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili ve fakat taşıma sözleşmesi olarak Varşova Sözleşmesi'nin tatbikine imkan veren bir düzenleme getirmiştir. Maddenin resmi Türkçe çevirisi şöyledir: "*Hava yolu ile taşıma süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir havaalanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içine almayacaktır. Bununla birlikte, böyle bir taşıma, havayolu ile taşıma için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, hava yolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu farz olunur*" (m.18/III) Dolayısıyla, asıl taşıma olan hava yolu taşımasını gerçekleştirmek amacıyla yükleme, teslim veya aktarma işlevini yerine getirmek

---

[57] Sözü edilen sözleşme, taraflarca yapılan "uluslararası çoklu taşıma sözleşmesi"dir.

[58] Ticari işletme kavramı için yapılan açıklamalar konusunda bkz. Oğuz İMREGÜN, "Ticaret Hukukunun Genel İlkeleri" İstanbul 1989, s:10- Oğuz İMREGÜN, "Kara Ticareti Hukuku Dersleri", İstanbul 1991, s:13 – İrfan BAŞTUĞ/H.Ercüment ERDEM, "Ticari İşletme Hukuku" D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını No:35, Ankara 1993 s:20 - Reha POROY, "Ticari İşletme Hukuku", İstanbul 1991, s.27 vd; S. ARKAN, "Ticari işletme Hukuku", Ankara 1995 s.17 vd.

[59] Bu hükmün getiriliş amacının, hava yolu şirketlerinin kendi personeline veya diğer şirketlerin personeline ücretsiz bilet uygulamasının konvansiyon tarafından kabulü ile, bu personelin de Varşova Sözleşmesinden yararlanmasına olanak vermek olduğu fikri ileri sürülmektedir. Bkz.Bülent SÖZER, "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları", BATIDER 1977, Cilt:IX, Sayı:2, s:395

üzere kara, deniz veya nehir yolu ile yapılan taşımalar, bütünlük içerisinde bir çoklu taşıma oluşturmakta ve bu taşımanın tamamı konvansiyon kapsamında -kural olarak- "hava yolu" taşıması farz olunduğundan, bu taşımanın tamamına Varşova Sözleşmesi'nin tatbiki gerekecektir.[60] Ancak zararın doğduğu yer bakımından konvansiyon faraziyesinin (karinenin) aksi ispatlanacak olursa, artık o taşıma mesafesine ilişkin konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulacaktır.[61]

E- Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu -1980 TARİHLİ CENEVRE KONVANSİYONU-

Taşımaya konu yüklerin birden fazla ulaştırma modu kullanılarak varış yerlerine iletilmesini ifade eden çoklu (multimodal) taşımacılık, aynı zamanda direkt taşıma modelinin, değişik mod ve araçlarla (gemi, uçak, kamyon vs) yapılan türünü de ifade etmektedir.(transport mixte)

Konteyner devrimi,[62] intermodal/multimodal taşımacılık (çoklu taşımacılık)[63] modellerinin giderek yaygınlaşmasına yol açmış ve aynı zamanda, bu alanda uluslararası düzeyde yürütülen hukuki çalışmaları da oldukça hızlandırmıştır. Konteyner (container), RO-RO (roll – on / roll - of) ve Lash (lighter aboard ship) taşımacılığı gibi günümüzde yaygın olarak kullanılan taşımacılık türleri, çoklu taşımacılık modelinin ön plana çıkmasında büyük öneme sahiptir. Bilindiği üzere artık günümüzde uluslararası ticaretin ulaştırma ayağı, yaygın olarak intermodal taşımacılık yoluyla gerçekleştirilmektedir. Uluslararası taşımacılık alanında yaşanan bu süreç, yani intermodalizim süreci, hukuk evrenini de, bu yöndeki yaptırımların (normlar) uluslararası düzeyde yeknesaklaştırılması tahtında harekete geçirmiştir.

---

[60] H. ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.99. Yazar burada bir karinenin olduğuna, zarar yeri belli olmadığı müddetçe Varşova Sözleşmesi hükümlerinin, zararın hava taşıması sırasında meydana geldiğinin kabulüyle uygulanmasının gerektiğine işaret etmektedir.

[61] 1980 tarihli, "Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu"' tek bir taşıt kullanılarak gerçekleştirilen taşımalarda, eşyanın teslim alınması (pick up) ve teslim edilmesine (delivery) ilişkin faaliyetlerin ayrı taşıt kullanılarak yapılması halini, konvansiyon kapsamında bir çoklu taşıma olarak saymamıştır (CK m.1/I)

[62] Konteyner devrimi hakkında bkz. John O. HONNOLD, "Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness / Hague or Hamburg", Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, Ohio, January 1993, vol.24, S:1, s:75-109 – ayrıca İnci Kaner, "Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları", İstanbul 1982, s:17 vd.

[63] Intermoal-Multimodal taşıma terimleri için Avrupa Birliği Komisyonu belgelerinde kabul edilen tanımlamalar için bkz. "Intermodality and Intermodal Freight Transport in the Europen Union", Com (97), 243 Final (29.5.1997), 16.paragraf

Zira bu konuda, "Avrupa Birliği Komisyonu Taşımacılık Genel Müdürlüğü" tarafından intermodal taşımacılık ve taşıyanın sorumluluğu ile ilgili olarak hazırlanan raporda, yüklerin intermodal taşınması konusunda yeknesak bir sorumluluk rejiminin eksikliğinin rahatsız edici olduğu ve sektörün öngörülü, güvenilir, şeffaf ve olabildiğince açık sorumluluk kurallarına gereksinimi bulunduğu ifade edilmiştir.[64] İntermodal taşımacılığın bu hızlı gelişimi karşısında sektör içerisinde yer alan tüm hizmet sağlayıcı unsurlar da (taşıma terminalleri, taşıma araçları, teknik ekipmanlar, hizmet sağlayan aracı kuruluşlar vs.), bu taşımacılık modeliyle uyumluluğu sağlayabilme adına önemli düzeyde bir değişim ve gelişim süreci içerisine girmişlerdir. Uluslararası taşımacılık sektöründe yaşanan bu gelişim ve değişim sürecinin yaratacağı hukuki gereksinimleri karşılayabilme adına, intermodal taşıma sözleşmelerinden doğan talepler doğrultusunda, yeknesak bir sorumluluk sisteminin tesis olunacağı bir uluslararası sözleşmenin (konvansiyon) hazırlanması gündeme gelmiştir. İşte, "1980 tarili Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu"[65] bu talepleri karşılar mahiyette hazırlanmış bir uluslararası sözleşmedir.

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmeleri bakımından yeknesak hükümler içeren, "Eşyaların, Uluslararası Çok Türlü Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu" (1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu/Multimodal Konvansiyon) uzun sayılabilecek bir süre sonunda, Birleşmiş Milletler'in öncülüğünde ve bazı

[64] Intermodal Transportation and Carrier Liability 34

[65] Konvansiyonun orijinal adı, İngilizce metninde; "United Nations Convention On International Multimodal Transport of Goods" olarak ifade edilmektedir. Orijinal metin için bkz. TD/MT/CONF.at 17 (1980) United Nations Conference On Trade And Development, V.1.I, United Nations, New York, 1981 - Ayrıca, bkz. ETL, Vol.15, 1980 – İngilizce metin için bkz. Nuray EKŞİ, "Uluslararası Ticaret Hukukuna İlişkin Mevzuat ve Anlaşmalar", İstanbul 1999, s:649-678 – bkz. www.transport law. Com (Erişim T: 20.12.2002))

uluslararası örgütlerin girişimiyle ortaya çıkmıştır. [66]

1980 Cenevre Konvansiyon'u, Hamburg Kuralları esas alınarak hazırlanmıştır. Daha önceki çalışmalarda kullanılmış olan "kombine taşıma (Combined Transport)" veya "karma taşıma" ifadeleri, bu konvansiyon kapsamında kullanım şansı bulamamıştır. Bunun yanında 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda kullanımı tercih edilen deyim, "Multimodal Transport" ibaresi olmuştur.[67]

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmelerinin 1980 Cenevre Konvansiyonu (CK) anlamında neyi ifade ettiğinin tam olarak anlaşılabilmesi için, konvansiyonda verilen "tanımlamalar" ve "uygulanabilme koşulları"nın birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu anlamda konvansiyon içeriğine baktığımızda, "Çoklu Taşıma", "Çoklu Taşıma Sözleşmesi" ve "Çoklu Taşıma İşleticisi" kavramlarının konvansiyon kapsamında açıkça tanımladığı (CK m.1/I-II-III) ve 2. maddesinde de "uygulanma koşulları"nın belirlendiği görülmektedir.

---

[66] Uluslararası çoklu taşımalar konusundaki çalışmalar, 1927 yılında Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından başlatılmış ve sonrasında da başka uluslararası kuruluşlarca bu çalışmalar devam ettirilmiştir.(R. Xerri, "Combined Transport: A new Attempt and Unification", Uniform Law Review (ULR) 1980/II, s.140; CHRISPEEL Erik, United Nations Convention On International Multimodal Transport of Goods: A Background Note. ETL. Vol V, No.4, 1980, s.357 vd; TD/MT/CONF 17/Add.I: The Convention On international Multimodal Transport (MT) of Goods, International Shipping Law, Vol. 2, UNCTAD, Rules Accidents and Incidents At Sea, Euromany Books, London, 1991, s.77 vd). Bu konuda, 1949 yılında ICC'nin ve 1965 yılında UNIDROIT'un faaliyetleri örnek gösterilebilir. Daha sonraki yıllarda Uluslararası Denizcilik Komitesi (CMI)'nin 1965'den sonra başlayan çalışmalarının sonucu olarak Tokyo Kuralları" (Bkz. F.TEKİL, "1969 Tokyo Kaideleri ve Container Problemi, Mesuliyetin Şekli ve Milletlerarası Kaidelerin Tanzimi Konusunda Varılan Nihai Esaslar", Sigorta Dünyası, İstanbul Nisan 1970, s:4 vd. ayrıca yine aynı yazarın; F.TEKİL, "Container Nakliyatı Hakkında Kombine Taşımalar ve 1969 Tokyo Kaideleri", Sigorta Dünyası, İstanbul Ocak 1970, s:7) adı verilen projede çoklu taşımalarla ilgili önemli gelişmeler sağlanmıştır. Bu proje, Avrupa Ekonomik Konseyi (ECE) tarafından düzenlenen 1969 ve 1970 yıllarındaki konferanslarda ele alınmış; toplantılarda oluşan ön taslak, ECE ve Hükümetler arası istişari Denizcilik Teşkilatı (IMCO) tarafından oluşturulan uzmanlar komisyonuna gönderilmiştir. Bu komisyonda son şeklini alan taslak, 1972 yılında toplanan konteynerle ilgili uluslararası konferansa sunulmuş, ancak, gelişmekte olan ülkelerin muhalefeti neticesinde kabul edilmemiştir (Metin taslağı için bkz. Draft Convention on the International Combined Transport of Goods [Uluslararası Kombine Taşınması Hakkında Anlaşma Taslağı], ETL. 1970, s.1321). Ancak toplantılarda alınan karar uyarınca, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) uluslararası planda karma taşımalar konusunda yeni bir konvansiyon taslağı hazırlamakla görevlendirilmiştir. UNCTAD, hükümetler arası bir çalışma grubu, kurup, taslak hazırlanması çalışmalarına başlamış ve bu çalışmalar 1979 yılına gruplarının uzun çalışma ve tartışmalardan sonra konvansiyon, kadar sürmüştür. Sonuçta, taşıyanın Sorumluluğu, konvansiyonun uygulama alanı gibi konularda alternatif çözümleri içeren bir ön metin ortaya çıkmıştır. Bu metin, UNCTAD tarafından düzenlenen ve Cenevre'de yapılan diplomatik bir konferansa katılan devletlerin (Konferansa Türkiye'de katılmıştır) görüşüne sunulmuştur. Çalışma 24 Mayıs 1980 tarihinde "oybirliği ile kabul edilip, katılımcı devletlerin imzasına sunulmuştur. Ancak, anlaşmanın yürürlüğe girişini düzenleyen 36. maddesinde düzenlenen ve yürürlük için öngörülen 30 devletin kabulü (onayı) gerçekleşmediğinden konvansiyon henüz yürürlüğe girmiş değildir. Türkiye bu konvansiyonu onaylamamıştır.

[67] S.ARKAN, "24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür aşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Bir İncleme", BATİDER 1982, C:XI, S:3, s:30

Konvansiyonda yer alan tanımlamalara göre "Uluslararası Çoklu Taşıma", temelinde en az iki farklı taşıma türünün bulunduğu çoklu taşıma akdi ile, çoklu taşıma işleticisi tarafından, eşyaların taşınmak üzere teslim alındığı bir ülkeden farklı bir ülkede belirlenen, teslim edileceği yere taşınmasıdır.(CK m.1/I) Eşyanın gemi, kamyon ve uçak gibi değişik türdeki taşıtların en az ikisi ile taşınmış olmasına rağmen bu araçlarla eşya taşınmasına ilişkin sorumluluk, eğer eşyanın yolculuğun başlangıç yerinde teslim alınmasından (pick-up) nihai varma yerindeki teslimine (delivery) kadarki bütün safhaları kapsar şekilde tek bir taşıma belgesine dayanıyorsa ancak o zaman konvansiyon anlamında bir "çoklu/multimodal" taşıma'dan bahsedilebilir.[68] Yine konvansiyona göre "Çoklu Taşıma Sözleşmesi", bir akittir ki onunla çok türlü taşıma işleticisi, bir ücret ödenmesi karşılığında, uluslararası çoklu taşımayı yerine getirmeyi veya taşımanın gerçekleşmesini temin etmeyi taahhüt etmektedir. (CK m.1/III) Konvansiyon anlamında, çoklu taşıma işleticisi (ÇTİ) ise şu şekilde ifade edilmektedir; "Çoklu/ Multimodal Taşıma İşleticisi" (MultimodalTransport Operator / MTO), bir çoklu/multimodal taşıma sözleşmesini bizzat veya onun adına hareket eden kişiler aracılığıyla sonuçlandıran ve multimodal taşıma işlemlerine katılan taşıyanların veya gönderenlerin adına veya onların temsilcisi olarak değil asıl sorumlu olarak hareket eden ve sözleşmenin ifasında sorumluluğu varsayılan kişi olarak tanımlanmaktadır.(CK m.1/II)[69] Çoklu taşıma işleticisi (ÇTİ), çoklu taşıma sözleşmesini gönderen ya da taşıma faaliyetine katılan diğer ilgililer ad veya hesabına değil, kendi nam ve hesabına yapar. Dolayısı ile bu sözleşmenin ifasından veya ifasının yerine getirilmesinden mütevellit çoklu taşıma işleticisinin, tüm taşıma mesafeleri kapsamında yükle ilgililere karşı direkt sorumluluğu söz konusudur.(CK m.1/II)

Uygulanma koşulu olarak, taşımanın uluslararası taşıma niteliğinde olup olmadığı konusunda konvansiyonun 2. maddesine bakmak gerekecektir. Buna göre, taşımanın başladığı ve son bulduğu yerlerin iki ayrı akit devlet (konvansiyonu onaylamış devlet) ülkesi toprağı içerisinde veya bu yerlerden en az birinin akit devlet toprağı içinde olması gereklidir. (CK m.2) Ayrıca, en az iki değişik türde araç kullanılarak taşımanın gerçekleştirilmesi gerekecektir. Ancak, tek bir taşıma aracıyla

[68] F.TEKİL, "Deniz Hukuku", İstanbul 2001, s:329
[69] Huriye Kubilay,"Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İzmir 2001, s:30

gerçekleştirilen bir uluslararası taşımada, taşımaya konu yüke ilişkin olarak yürütülen teslim alma ve teslim etme faaliyetleri sırasında farklı araçların kullanılması, konvansiyon anlamında bir çoklu taşıma sayılmamaktadır (CK m.1/I) Zira taşınacak yükle ilgili yürütülen bu faaliyetler (teslim alma-teslim etme) söz konusu taşımaya ilişkin yan edimlerdir. Bir taşıma türüne ait yan edimler, ikinci bir tür taşımanın varlığı anlamına gelmez. Örneğin; gemiyle gönderilecek bir eşyanın yüklemenin yapılacağı limana kadar kara aracı ile getirilmesi veya varma yerindeki limandan, teslim yerine kadar götürülmesi deniz taşımacılığına ilişkin birer yan edim niteliğindedir. Buna karşılık "LASH" (Lighter aboard Ship)[70] taşımacılığında yükün iç sularda layterlerle ve denizde gemi ile, yani iki değişik ortamda yaptığı yolculuk ve sorumlu kişilerin "layter işleticisi" ve "deniz taşıyanı" gibi farklı kişiler olması hususları dikkate alınarak böyle bir girişimin iki değişik türde taşıma teşkil ettiği sonucuna varılması gerektiği doğrultusunda ileri sürülmüş düşünceler vardır. Ancak sorun, layterlerle yapılan taşımanın deniz yolculuğuna bağlı bir yan edim olup olmadığı noktasındadır.[71] Konvansiyonda yapılan tanımlar ışığında ve uygulanma koşulları da gözetilerek konvansiyon anlamında "Uluslararası çoklu taşıma sözleşmesi" şu şekilde ifade edilebilir; Uluslararası çoklu taşıma sözleşmesi, taşıyıcı konumundaki "Çoklu Taşıma İşleticisinin" tüm taşımayı belli bir ücret karşılığında tek bir taşıma sözleşmesiyle uluslararası taşınmasını taahhüt ettiği, içerisinde en az iki farklı taşıma türünü bulunduran; taşımanın başladığı ve bittiği yerlerden en az birinin akit devlet olduğu iki ayrı ülke toprağı olmasını öngören, konusu eşya taşıması olan direkt taşıma sözleşmesidir.

Konvansiyon hükümlerinin söz konusu taşımalara uygulanabilmesi için, öncelikle ortada, taşımanın en az iki değişik tür araç kullanılarak yapılmasının öngörüldüğü ve taşımayı üstlenen ÇTİ' nin tüm mesafelere ilişkin taşımayı taahhüt ettiği ya da tüm taşımanın gerçekleştirilmesini temin etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmenin olması gerekir (m.1/I, III)

Sözleşmenin yazılı yapılıp yapılmaması (şekil unsuru) konusunda konvansiyonda açık bir hükmün bulunmamasından dolayı, bu sözleşmeler açısından

[70] Lash taşımacılığı ile ilgili bkz.F.TEKİL, "Deniz Hukuku", İstanbul 2001, s:76
[71] y.a.g.e, İstanbul 2001, s:329

yazılılık şartının aranmadığı genel hukuk kaidelerine dayalı olarak söylenebilir. Ancak konvansiyonda taşıyan açısından öngörülmüş olan çok türlü taşıma senedi (Multimodal Transport Document) düzenlenme zorunluluğu taşıma sözleşmesi için yazılılık şartı aranmayışının önemini (m.5/I) pratik açıdan ortadan kaldırmaktadır. Bu belgenin (Multimodal Transport Document) varlığı, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi yapıldığı hususunda bir karine oluşturmaktadır. Dolayısı ile, taşıyan tarafından düzenlenmek zorunda olan taşıma senedi, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin varlığını ispat açısından fonksiyoneldir. Bu bağlamda taşıma senedinin, tarafların bir biriyle uyuşan açık irade beyanları doğrultusunda yazılı veya sözlü olarak vücuda getirilmiş olan "taşıma sözleşmeleri" açısından bir şekil şartı olarak öngörülmediği, bunun sözleşme açısından sadece bir ispat aracı olduğu açıktır.

Çoklu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı konumundaki ÇTİ' nin tüm uluslararası taşımayı taahhüt etmesi gereklidir. Eğer böyle bir taahhüt, tüm farklı mesafelerdeki taşımaları kapsar şekilde yapılmamış ise, konvansiyon hükümlerinin bu sözleşmeye uygulanması mümkün değildir. Zira, ilerde görüleceği üzere taşıyıcı konumundaki ÇTİ bu taahhüdü nedeniyle, taşıma süresi boyunca (CK m.14) eşyaya gelecek hasar, ziya veya gecikme zararlarından dolayı tüm taşıma mesafeleri bakımından gönderene karşı sorumludur. (CK m.16) Tüm taşıma süresi boyunca gerçekleşecek olan farklı türdeki taşımalar için taşımanın tüm bölümlerine, konvansiyon hükümleri uygulanacağından, bu husus sözleşmenin en önemli unsurlarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. [72] Dolayısıyla, ÇTİ' nin sorumluluğunun belirlenmesi açısından, konvansiyon hükümlerinin tüm taşıma mesafeleri için uygulanabilmesi özellikle, bu temel şarta bağlıdır.

Taşıma sırasında kullanılan araçların vasıflandırılması konusunda çıkacak problemler, ulusal mevzuatın iç hukuk düzenlemeleri ile çözümlenecektir. (CK m.4)[73]

[72] Değişik mesafeler için ayrı ayrı taşıma senetlerinin düzenlenmesi, bu tek taşıma sözleşmesiyle getirilen taahhüdü ortadan kaldırmaz; S. ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon" s.39

[73] Zira trafiğin düzenlenmesine ilişkin iç hukuk düzenlemelerinde araçların vasıf ve nitelikleri belirlenmektedir. Örneğin 2918 sayılı "Karayolları Trafik Kanunu" ülkemiz bakımından bu niteliktedir. Ayrıca, Ticaret Kanunumuzun (TTK) 816. maddesinde de gemi, ticaret gemisi ayrımı ile ilgili bir düzenleme mevcuttur.

ÇTİ' nin taahhüdü, taşımayı bizzat yerine getirme şeklinde değil de, "taşımanın teminini taahhüt" şeklinde de olabilir. Bu halde de, ÇTİ konvansiyon hükmü gereği bir komisyoncu olarak değil, sözleşmenin tarafı olarak değerlendirilir ve taşımadan dolayı sorumluluğu da buna göre belirlenir.(CK m.1/III) Dolayısı ile ÇTİ, taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi (ifası) bakımından asla bir komisyoncu olarak değerlendirilmemelidir.[74] Konvansiyon taşımanın başladığı ve sona erdiği yerlerin iki ayrı devlette olmasını aramaktadır. Bu, taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelik kazanması ve konvansiyon hükümlerinin sözleşmeye uygulanabilmesi bakımından zorunludur. Tıpkı, CMR m.1/I, Varşova Sözleşmesi m.1/II, 1980 COTIF/CIM, m.1, COTIF 9/2-e ve Hamburg Kuralları m.2 de olduğu gibi. "Acaba bu ülkelerin mutlaka konvansiyona taraf devlet olması zorunluluğu var mıdır? " Bu soruya konvansiyonun 2.maddesi cevap vermektedir. Buna göre, bu devletlerden en az birinin akit devlet yani, "konvansiyonu onaylamış devlet" olması yeterlidir.[75] Taşımanın, uluslararası karakter taşıyıp taşımadığı hususu ile de ilgili olan bu konunun esas dayanağı, taraflar arasındaki sözleşmedir.

Taşımada izlenecek güzergah bakımından, tarafların sözleşmede kararlaştırmış oldukları yol esas alınacaktır. Fakat, kararlaştırılan yolun fiilen izlenmiş olup olmaması tek başına bir sorumluluk sebebi oluşturmayacaktır. Zira taşımanın selameti açısından en uygun güzergahın seçilmesi her iki taraf açısından da en makul olanıdır. Ancak, şartları varsa taşıma borcunun gereği gibi yerine getirilmemesi veya kötü ifa gibi gerekçelerle, taşıyıcının ziya, hasar veya gecikmeden dolayı sorumluluğu doğabilir.

Çoklu taşıma sözleşmesi, tüm mesafeler bakımından taşımayı bütün olarak ele aldığından, takip edilecek yolun ve bu yoldaki taşıma türlerinin bu sözleşme içeriğinde yer alması zorunludur. Zira, oluşan zararın tayini ile, buna ilişkin taşıyıcının sorumluluğu, zararın hangi mesafe sırasında meydana geldiğinin bilinip

[74] S. ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s:31
[75] Benzer hüküm için bkz. CMR m.1/I, Hamburg Kuralları m.2/I, karş. 1980 CIM 1/I, COTIF m.2, Varşova Sözleşmesi 1/II

bilinmemesi konusuyla da alakalıdır.[76] Ancak, konvansiyonda bu konuya açık bir çözüm getirildiği söylenemez. Konvansiyon, her şeyden önce "çok türlü taşıma belgesi" (multimodal transport document) düzenlenmesi zorunluluğunu öngörmektedir.(CK m.5/I) Bu taşıma belgesinde yer alacak kayıtlar arasında "izlenecek rota", "taşıma türü" ve "aktarma yerleri"nin de yazılması aranmaktadır.(CK m.8/I)[77]

Konvansiyonun, taşıma sözleşmesine uygulanabilmesinin diğer bir şartı da, taşımanın konusunu "eşya" taşımasının oluşturmasıdır.[78] Diğer, münferit taşımalara ilişkin konvansiyonlarda olduğu gibi 1980 Cenevre Konvansiyonu da, kendi uygulama şartları bakımından hangi eşyaların eşya sayıldığı gösterilmiştir. Buna göre, gönderen tarafından sağlanması halinde her konteyner, palet veya benzeri taşıma kapları veya ambalajı da konvansiyon kapsamında eşya olarak nitelendirilmiştir. (m.1/VII)[79] Ayrıca tehlikeli eşya[80] olarak nitelenen eşyaların taşınması da konvansiyonda özel şartlara bağlanmıştır. (m.23)[81] Konvansiyonda, CMR m.2 ve COTIF 2/II' deki çoklu taşımalar, konvansiyonun uygulama alanının dışında tutulmuştur.(m.30/IV)

---

[76] Konvansiyonda, tüm mesafeler yönünden taşıyıcının sorumluluğuna, konvansiyonun yeknesak hükümleri tatbik edilecektir. Ancak, tazminatın belirlenmesinde zararın nerede (hangi taşıma mesafesinde) oluştuğunun bilinip bilinmemesi oldukça önemlidir.(CK m.16); S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s: 40 vd.

[77] Söz konusu kaydın "zorunlu kayıt" olup olmadığı konusunda bkz. CK m.8/son

[78] Eşya kavramıyla ilgili açıklamalar için bkz. Şeref ERTAŞ, "Eşya Hukuku", D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını, No:55, Ankara 1995, s:5 vd. - K.OĞUZMAN/Ö.SELİÇİ, "Eşya Hukuku", İstanbul 1992, s:19 vd. TTK 762'de eşya ve yük kelimelerini birlikte kullanmıştır. Kanun, eşya tabirini kullandıktan sonra parantez içinde yük kavramına yer vermiştir (Karş. Alman Ticaret Kanunu m.425 Erdoğan MOROGLU/Mustafa DURAL, "Son Değişikliklerle Alman Ticaret Kanunu", Ankara, 1974, Ayrıca, "mal", "eşya" ve "yük" kavramlarının açıklanması ile ilgili olarak Türk Hukuk Lügat: Ankara 1944, s:366

[79] Benzer nitelikte düzenleme için bkz. Hamburg Kuralları m.1/V. Ancak Cevre Konvansiyonun da "canlı hayvan", eşya olarak sayılmamıştır. Bu nedenle ARKAN, Canlı hayvanın konvansiyon bakımından eşya sayılmasına şüpheyle bakmaktadır.

[80] Tehlikeli yükler, çok çeşitli katı, sıvı ve gaz halindeki maddelerdir. Bunlar, çok çeşitli kap ve ambalajlarda nakledilirler. Bu maddelerin imal edildikleri veya üretildikleri yer ile, işlendikleri ve kullanıldıkları yerler farklı olabilir. Örneğin; havai fişekler, cephane ve hava yastığı (air bag) modülleri patlayıcı madde ihtiva ederler. Bu patlayıcı maddeler, kimya fabrikalarından, yukarıda sıralanan ürünleri üreten firmalara nakledilirler. Üretici firma da bu ürünleri tamamlanmış bir şekilde nihai tüketiciye satar. Yani burada her iki durumda da tehlikeli yükün nakliyesi söz konusudur. Tehlikeli yüklerin nakliyesi insan ve çevre için özel bir risk teşkil eder. Bu risk kendini öncelikle patlayıcı veya kendiliğinden tutuşan maddelerde daha açıkça belli eder. Tehlikeli yükler, suları kirletici özelliğe de sahip olabilir ve böylece bir kaza halinde koruma altında olan su havzaları için tehlike teşkil edebilirler. Tüm bu risklere karşın, tehlikeli yük nakliyesi ekonomik bir zorunluluktur. Tehlikeli Yük Taşımacılığı ve Alman Thlikeli Yük Kanunu konusunda bkz. Rudolf SENDER, " Tehlikeli Yük Taşımacılığı-ADR'nin 8.2 Bölümüne Göre Araç Sürücülerinin Temel Eğitimi", İstanbul 2003, s:4 vd.

[81] Benzer düzenlemeler; CMR m.22, 1980 CIM m.4/d ve 1 numaralı eki, Hamburg Kuralları m.13

Konvansiyona taraf olan devletler arasında gerçekleşecek taşımalar için, konvansiyon hükümlerinin tatbik edileceği açıktır. Ancak, akit devletle akit olmayan devlet arasında gerçekleşecek taşıma ile bu taşımayı konu edinmiş çok türlü taşıma sözleşmesine de, taraf olmayan devlet açısından kanunlar ihtilafı kuralları gereği konvansiyon hükümlerinin tatbiki mümkündür.[82] Konvansiyon, bu hususlaki ihtilafları çözümlemek konusunda yardımcı olacak bir hüküm de getirmiştir. Buna göre, konvansiyona taraf olmayan devletle, akit devlet arasında değişik tür taşıtlarla yapılan çoklu taşımalarla ilgili uyuşmazlıklarda, davaya bakan akit devlet mahkemesi, her iki devletin de taraf olduğu, taşımacılıkla alakalı bir diğer uluslararası konvansiyon hükümlerini esas alabilir.(CK m.38)[83] Örnek göstermek gerekirse; A devletinin 1980 Cenevre Konvansiyonu'na taraf, B devletinin ise taraf olmadığını ancak, A devletinden B devletine uluslararası çoklu bir taşıma yapıldığını ve bu taşımadan dolayı, malın teslim edildiği yer olan (gönderen tarafından teslim) A devletinde, taraflardan birinin karşı taraf aleyhinde bir dava açıldığını düşünecek olursak, (CK m.26) akit devlet (A) mahkemesi bu uyuşmazlığa, her iki ülkenin de (A ve B) taraf olduğu taşımacılıkla alakalı bir başka konvansiyon —örneğin CMR— hükümlerini uygulayabilecektir.

Ancak uyuşmazlığa bakan mahkeme, akit olmayan devlet mahkemesi ise, (örneğimizde B devleti) bu durumda yargıç, kanunlar ihtilafı kuralları gereği hareket edecektir. Örneğin; Konvansiyonun yeter sayıya ulaşarak yürürlüğe girdiğini, ancak Türkiye'nin bu konvansiyona taraf olmadığını bir an için kabul edecek olursak, Türkiye'den Şili'ye yapılan bir çoklu taşımada, eşyanın teslim yeri Şili[84] ise, sözleşmeden kaynaklı bir ihtilaftan dolayı taraflardan biri, Türkiye'de dava açacak olursa, Türk mahkemeleri kanunlar ihtilafı kurallarını uygulayarak uyuşmazlığı çözecektir.

Hukukumuz yönünden MÖHUK m.24 uyarınca mahkeme, öncelikle sözleşmede taraflarca seçilmiş bir hukukun olup olmadığına bakacaktır. Sözleşmede böyle bir seçim yoksa borcun ifa yeri hukukunu uyuşmazlığın esasına uygulamak

[82] Benzer bir düzenleme CMR ve Hamburg Kuralları, m.2 de de yer almaktadır.
[83] S. ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.33
[84] Konvansiyonu kabul eden ülkelerden biri olması nedeniyle "Şili" örneği alınmıştır.

zorunda kalacaktır. Örneğimizde ifa yeri konvansiyona taraf ülke Şili olduğuna göre, 1980 tarihli Eşyaların Çoklu Taşınmasına İlişkin Konvansiyon hükümleri, kanunlar ihtilafı kuralları gereği söz konusu uyuşmazlığa tatbik edilecektir.[85]

II- ULUSLARARASI ÇOKLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ İLE İLGİLİ UYGULAMADA ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR

A- Genel Olarak

1980 Cenevre Konvansiyonu bakımından "Uluslararası Çoklu Taşıma Sözleşmeleri"nin uygulama şartları ve unsurları, münferit düzenlemelerin getirdiği hükümlerle birlikte yukarıda ele alınıp ortaya konulmuştur. Ancak, çoklu taşımalara ilişkin münferit konvansiyonlarda yer alan farklı öngörüler sebebiyle, uluslararası çoklu taşımalar yönünden bazı sorunların ortaya çıkması da kaçınılmazdır.

Bu bağlamda, uluslararası taşımacılık alanında yaşanan yakıcı sorunlar dikkate alınarak hazırlanmış olan 1980 Cenevre Konvansiyonu, getirdiği yeknesak düzenlemelerle taşıma sözleşmelerinden kaynaklı ihtilafları, en rasyonel şekilde çözümlemeyi amaçlamıştır. Konvansiyonun getirdiği düzenlemenin çoklu taşımacılık alanındaki bütün sorunları çözeceği iddiasında bulunmak söz konusu edilemez ise de, konvansiyonun getirdiği hükümlerin, özellikle sorumluluğun belirlenmesi ve taşımayla ilgili düzenlenecek belgeler yönünden yeknesak kurallar getirmek suretiyle, konvansiyon hükümlerinin tatbikini sağlayacak olması, çoğu hukuki sorunun çözümüne yardımcı olacağı kanısındayız.

Çoklu taşıma sözleşmelerinden kaynaklı sorunlar kendisini yaygın olarak; düzenlenecek belgeler, taşıma teknikleri ve de taşıyıcının sorumluluğu konusunda göstermektedir. Ancak bunun yanında, kanunlar ihtilafı kuralları yönünden de (özellikle tatbik edilecek hukuk kurallarının saptanması noktasında) önemli sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Biz bu konu başlığı altında; düzenlenecek belgeler, taşıma

[85] Bu örnekteki ifa yeri, Türkiye olsaydı, uluslararası çoklu taşımalarla ilgili olarak Türk Ticaret Kanunu'nda özel bir hüküm bulunmadığından dolayı, uyuşmazlığa TTK 762 maddesi tatbik edilebilecekti. Bkz. H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.38 ya da Konvansiyon'un 38. maddesi uyarınca tarafların kabul ettikleri diğer bir uluslararası konvansiyon hükmü uygulama alanı bulacaktır.

teknikleri ve taşıyıcının sorumluluğu ile, kanunlar ihtilafı konusunda ortaya çıkabilecek sorunları ele alıp inceleyeceğiz.

B- Düzenlenecek Belgeler Bakımından Ortaya Çıkan Sorunlar

Uluslararası taşımacılık konusundaki muhtelif konvansiyon hükümlerine bakacak olursak, uluslararası deniz, kara, hava ve demiryolu taşımalarını düzenleyen ilgili konvansiyonların, her bir taşıma türü ile ilgili olarak ayrı birer taşıma belgesi öngördüğü anlaşılmaktadır.[86] Bu taşıma belgelerinin her birinin içerdiği kayıtlar, hukuki vasıfları, belgenin düzenleniş biçimi ve nitelikleri farklılıklar arz etmektedir.[87] Uluslararası çoklu taşıma sözleşmelerinde, her bir taşıma mesafesi bakımından ayrı bir taşıma belgesi düzenlenmesi, tüm taşıma mesafelerinin taahhüt edildiği çoklu taşıma sözleşmesini genel anlamda etkilemese de bile, bir takım hukuki problemler ile, uygulamada bazı işlemelerin gerçekleşmesi konusunda sorunlar yarattığı bilinmektedir. Burada uygulama açısından ortaya çıkabilecek başlıca sorunlara değinilecektir.[88]

1. Uluslararası Çoklu Taşımalarda Kullanılan Taşıma Belgesi

a) Genel Olarak

Çoklu taşımalarda da diğer taşıma türlerinde olduğu gibi bir taşıma belgesi düzenlenmektedir. Bu belgenin temel işlevi, diğer taşıma belgelerinde olduğu gibi gönderen ile taşıyıcı arasındaki taşıma sözleşmesinin bir kanıtı ve eşyanın taşıma belgesindeki şartlar dahilinde taşıyıcı tarafından alındığına ilişkin karine oluşturmasıdır. Değişik tür taşıtlar kullanılarak yapılan çoklu taşımaların genel

[86] Karayolu için "sevk mektubu" (CMR m.4), Demiryolu için "hamule senedi (COTIF/CIM m. 12) Hava yolu için "hava yük senedi" (Varşova sözleşmesi m.5) ve denizyolu için "Konişmento" (Hamburg Kuraları m.14) ve "diğer belgeler" (Hamburg Kuralları m.18

[87] Bu konudaki (CMR, COTIF/CIM, Varşova Sözleşmesi) açıklamalar için bkz. H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.63 vd.- Hamburg Kuralları için F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:155 - William TETLEY, The Hamburg Rules, LL.MCLO, 1979, s.12 vd.

[88] Örneğin, Milletlerarası Ticaret Odasının Akreditifler Hakkında 500 sayılı Yeknesak Teamül ve Uygulamalarında çoklu taşıma modeliyle gerçekleşen bir uluslararası satımda, akreditif açılıp işlem yapılabilmesi için bankanın "çok türlü taşıma belgesi" isteyeceği ve bunun içerdiği kayıtların neler olması gerektiğini göstermiştir. Bkz. Akın EKİNCİ, "Milletlerarası Ticaret Odasının Akreditifler Hakkında 500 Sayılı Yeknesak Teamül ve Uygulamaları Karşılığında Akreditifin Hukuki Niteliği ve Tarafların Yükümlülükleri" İstanbul 1995, s:26

olarak uluslararası satım akdinin gelişmesi ve artmasına paralel olarak değer kazandığını daha önce ifade etmiştik. Bu bağlamda, özellikle denizaşırı satımlarda açılan akreditiflerde istenen taşıma belgeleri arasında, Çoklu Taşıma (Multimodal Transport) ya ilişkin Taşıma Belgesi de yer almaktadır. Milletlerarası Ticaret Odası (MTO)'nın Akreditifler Hakkında 500 Sayılı Yeknesak Teamül ve Uygulamaları adlı metninin 26. maddesinde bunu açıkça ifade etmiştir.[89] Burada şöyle denmektedir; "Akreditif, en az iki farklı taşıma şeklini (multimodal/çoklu) kapsayan bir taşıma belgesinin ibrazını şart koşuyorsa, aksi akreditifte belirtilmediği sürece bankalar, adı ne olursa olsun aşağıdaki niteliklere sahip bir belgeyi kabul edeceklerdir." Ancak buradaki şartlara değinmeden önce, bu terimin yani Çoklu Taşıma Belgesi (Multimodal Transport Document) nin ilk kez düzenlendiği 1980 Cenevre Konvansiyonu'na ve oradaki düzenlemeye değinmemiz gerekecektir. Çünkü bilindiği üzere, 1980 Cenevre Konvansiyonu henüz yürürlüğe girmemiş olmasına rağmen orada benimsenen ve tanımlanan kimi kavramlar, "Çoklu Taşıma Belgesi" aracılığıyla olduğu gibi hayata geçirilmiştir. Milletlerarası Ticaret Odası (MTO) tarafından da benimsenmiş olan akreditif konusundaki uluslararası teamül ve uygulamalar, çoklu taşıma yapılması halini de öngördüğünden, çoklu taşımacılıkla ilgili düzenlenecek belgenin vasıf ve nitelikleri, "akreditif" işlemine esas olacak şekilde düzenlenmiştir.[90] Ancak, unutmamak gerekir ki öngörülen düzenleme ile, bu belgenin hukuki yapısı belirlenmemiştir. Zira, yeknesak kuralların amacı da zaten buna yönelik değildir.

Ayrıca bir taşıma belgesinin düzenlenmiş olması, esas taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkileyemeyecektir. Çoklu taşımalar yönünden de durum böyledir.

Burada direkt taşıma konişmentosundan (Through Bill of Lading) da söz etmek gerekecektir. Bu taşıma belgesi ile ilgili olarak, ne uluslararası konvansiyon ve

---

[89] Akreditif konusunda geniş bilgi için bkz. Vahit DOĞAN, "Uluslararası Ticarette Ödeme Aracı Olarak Areditif", Ankara 2003, s:179 vd. – Oğuz Sadık AYDOS, "Akreditif", Ankara 2000, s:47 vd.

[90] Uluslararası Ticaret Odası (International Commercal Chamber/ICC) Özel bir kuruluş olup, uluslararası Ticaret Hukukunun gelişmesi yönündeki (özellikle yeknesak kurallar hakkındaki) çalışmaları önem taşımaktadır. 500 sayılı yeknesak kurallar da bu nitelikte olup, hukuki yapısı tartışmalı olmakla birlikte akreditif konusunda uluslararası ticari örf ve teamüllerin belirlendiği bir metin olarak değerlendirilebilir. Bu kurallar ilk defa 1933 de kabul edilmiş ve daha sonra 1951, 1962,1974 ve 1983 de gözden geçirilmiştir. MTO' nun 1993 yılında gözden geçirerek 500 sayılı broşür ile uygulamaya koyduğu kurallar halen geçerlidir. Bu konudaki görüş ve değerlendirmeler için bkz. Cemal ŞANLI/Nuray EKŞİ, "Uluslararası Ticaret Hukuku", İstanbul 2000, s:99 vd.

ne de ulusal mevzuatların hiç birinde açık bir düzenlenme öngörülmemiş ise de, uygulamada değişik tür araç kullanarak, değişik mesafelerde taşıma yapılmasının sonucunda ortaya çıkmıştır.[91] Bu konişmento özellikle deniz taşımacılığında kullanılan bir belgedir.[92] Direkt konişmento, birden fazla taşımanın, gönderilen açısından bir tek konişmento altında yapılmasını sağlayan belgedir. Böylelikle gönderenin muhtelif taşımacılarla ayrı ayrı sözleşme yapmasına gerek kalmamaktadır. Gönderen yalnızca "trough bill of lading" i imzalayan taşıyıcıyla muhataptır. Bu taşıyıcı aynı zamanda diğer taşımaları da organize etme yükümlülüğü altındadır. Ancak bu konişmentonun, bu taşıma türünü düzenleyen uluslararası anlaşma hükümlerine ve de ticari hayatta kabul görmüş teamül ve normlara uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Düzenlenen bu konişmento ile taşıma operatörü, malların yükleme limanından, varış limanına kadar olan taşınması konusunda taahüt altına girer.[93] Bu konişmento genellikle yükleme sırasında düzenlenmektedir. Bu belgenin kıymetli evrak niteliği taşıyıp taşımadığı konusundaki tartışmalar, bu konişmentonun gerçek bir konişmento olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği noktasında düğümlenmektedir.

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmelerinin yanında ayrıca bir taşıma belgesi düzenlenmesinin, taşıma sözleşmesinin geçerliliği yönünden önemi olmadığını ifade etmiştik. Bu nedenle tarafların, esas sözleşme haricinde başkaca bir belge düzenleme zorunluluğu yoktur. Ancak, uluslararası çoklu taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk ve bu hukukun hükümlerine göre taşıyıcı veya yükleten/gönderenin talebi doğrultusunda böyle bir belge düzenlenmesi zorunlu hale gelebilir.[94] Örneğin, 1980 Cenevre Konvansiyonu' nda, taşıyan tarafından bir çoklu taşıma belgesi "Multimodal Transport Document" düzenlemesi zorunlu kılınmıştır. Eğer söz konusu hukuk, Türk hukuku olacaksa TTK' nun çoklu taşımalar için özel hükümleri olmadığından kara taşımalarına ilişkin hükümler uygulanacaktır. Buna göre de TTK m.768/I uyarınca taşıyıcının isteği halinde taşıma senedi, gönderen/yükleten

[91] Bkz. Cemal ŞANLI/Nuray EKŞİ, "Uluslararası Ticaret Hukuku", İstanbul 2000, s:267
[92] KENNEDY, "CIF Makaleler" (Çeviren: Av.Müjde TEKİL, İstanbul, 1972), a.g.e., s.69; Sean HARRINGTON, Legal Problems Arising from Containerization and Intermodal Transport, ETL Vol.1 7, 1982, No:1, s.4 vd.
[93] Cım SCHMITTHOFF, "The Law and Practice of International Trade", 9th.ed., London 1990, s:576 – M. CHORLEY/ L.GILEY, "Shipping Law", Edt.NJ., Gaskell/AC – Debattısta/RJ Swatton, 8th. Ed., London 1987, s:270
[94] Bu hükümler uluslararası bir konvansiyon hükmü olabileceği gibi - Örneğin CMR, CIM/COTIF - ulusal hukukun bağlama kurallarına göre tespit edilecek iç hukuk da olabilir.

tarafından düzenlenmesi zorunlu olacaktır.[95] Uluslararası çoklu taşımalarda, taşıma belgesi olarak tek bir taşıma belgesi düzenleme zorunluluğu da yoktur. Taraflar isterlerse her farklı taşıma mesafesi için ayrı ayrı ve o taşıma mesafesine özgü taşıma belgesi de düzenleyebilirler. Bu, hiçbir biçimde uluslararası çoklu taşıma sözleşmesinin niteliğine etki etmez, sözleşmenin vasfını değiştirmez. Örneğin kara taşımaları için yük mektubu deniz taşımaları için konişmento, hava taşımaları için hava yük senedi ve demiryolu için hamule senedi düzenlenebilir.[96] Bu durumda her bir senedin geçerlilik hali, niteliği, hükümleri, içermesi gereken kayıtlar ve düzenleme biçimi gibi sözleşmeye ilişkin temel unsurlar o taşıma mesafesini düzenleyen ulusal mevzuat veya uluslararası konvansiyon hükümleri çerçevesinde değerlendirilecektir.[97]

b) Çoklu Taşıma İşleticisinin Çoklu Taşıma Belgesi (Multimodal Transport Document) Düzenleme Zorunluluğu

Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin 1980 Cenevre Konvansiyonu ile getirilen önemli yeniliklerden biri de, taraflar arasında kurulu bulunan taşıma sözleşmesi yanında ayrıca, taşıyana (ÇTİ) "Çoklu Taşıma Belgesi" (Multimodal Transport Document) düzenleme zorunluluğu getirmesidir.

Cenevre Konvansiyonu'nun 5. maddesinde yer alan düzenleme ile, eşyanın çoklu taşıma işleticisine taşınmak üzere teslimini müteakip, gönderenin isteği dikkate alınarak, çoklu taşıma işleticisi tarafından kıymetli evrak[98] niteliğinde olan veya olmayan bir "Çoklu Taşıma Belgesi (Multimodal Transport Document)"

[95] Karş. TTK m.1097/I de deniz taşımaları yönünden talep hakkının yükletene, düzenleme hakkının da taşıyana ait olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca Çoklu Taşımaya ilişkin 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda, talep olsun olmasın Çoklu Taşıma İşleticisi tarafından düzenleneceği kesin bir şekilde ifade edilmiştir. (CK m.5)

[96] Bu konuda 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda daha da ileri gidilerek Çoklu Taşıma Belgesi düzenlenmesinin, her taşıma mesafesi için ayrı taşıma belgesi düzenlenmesine engel olmayacağı ifade edilmiştir.(m.13), S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.39

[97] Bu konuda bkz. H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.58 vd.

[98] TTK m.557'e göre Kıymetli evrak; "*Kıymetli evrak öyle senetlerdir ki, bunlarda mündemiç olan hak senetten ayrı olarak dermeyan edilemediği gibi, başkalarına da devredilemez*" Doktrinde yer alan değişik tanımlar için bkz. Reha POROY/Ünal TEKİNALP, "Kıymetli Evrak Hukuku Esasları" İstanbul 1995, s:23 vd. – Fırat ÖZTAN, "Kıymetli Evrak Hukuku", Ankara 2004, s:17 vd. Ayrıca kıymetli evrak uygulamaları için bkz. Nizam İPEKÇİ, "Açıklamalı ve İçtihatlı Kıymetli Evrak-Taşıma (TTK 557-817)", İstanbul 2003, s:476 vd. – Erol ERTEKİN/İzzet KARATAŞ, "Uygulamada Ticari Senetler (Poliçe, Bono, Çek)", Ankara 1996, s:33 vd.

düzenlenmesi zorunluluğu getirilmiştir.[99] Böylece Cenevre Konvansiyonu, çoklu taşıma sözleşmesi haricinde ayrı bir taşıma belgesi düzenlenmesini bir koşul haline getirerek, ÇTİ' yi buna zorlamıştır. Konvansiyonun getirdiği bu düzenlemeyle, taraflar arasında ilerde doğabilecek pek çok sorun bu şekilde, taşıma belgesinin içerdiği kayıtlar ve belgenin niteliği dikkate alındığında baştan önlenmeye çalışılmıştır.

Çoklu taşıma belgesi, taşıma işleminin değişik ortamlarda yapılması öngörüsünde bulunan "uluslararası çoklu taşıma sözleşmesi"ni ispatlar mahiyette bir dokümandır. Taşıma belgesi aynı zamanda, teslim alınan eşyanın sözleşme koşullarına uygun olarak gönderilene teslim olunacağı hakkındaki Çoklu Taşıma İşleticisi tarafından yapılan taahhüdü de içermektedir. (CK m.1/IV)[100] Eğer bu taşıma belgesi, kıymetli evrak olarak düzenlenmek isteniyorsa ancak hamiline veya emre olarak düzenlenebilir.[101] Bunu, konvansiyonun 6. maddesinin açıkça ifade ettiği görülmektedir. (CK m.6/I-a)[102] Konvansiyonun getirdiği bu düzenleme, 1978 Hamburg Kurallarında yer alan konişmentoya ilişkin hükümlerle benzerlikler taşımaktadır. Örneğin, 1980 Cenevre Konvansiyonunda, gönderenin isteğine göre kıymetli evrak niteliğinde veya bu nitelikte olmayan bir çoklu taşıma belgesi düzenleme zorunluluğu getirilirken (CK m.5), 1978 Hamburg Kurallarında ise; yükletenin isteği üzerine düzenlenmek zorunda olan konişmentonun nama, emre veya hamiline[103] olmak üzere daima bir eşyayı temsil eder mahiyette kıymetli evrak niteliğinde düzenlenmesi zorunluluğu öngörülmektedir. (HK m.1/VII ve m.14) Hamburg Kuralları uyarınca, taraflar arasında konişmento dışında bir belge de düzenlenmesi mümkündür. (HK m.18) Bu halde, taşıyan tarafından düzenlenen

[99] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.35, dpn.2; Yazar burada düzenleme mecburiyetinden söz ederek bu sorumluluğa değinmektedir.
[100] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.108 vd.; Benzer bir düzenleme 1978 Hamburg Kurallarında da yer almaktadır (HK m.1/VII)
[101] Konvansiyona göre bu seçimin, gönderene ait olduğunu ifade edelim CK m.15
[102] Oysa ki TTK m.769/I ne göre hamiline taşıma senedi düzenlenmesi mümkün değildir. Yasada, yalnızca emre kaydı olan taşıma senetlerinin kıymetli evrak olarak vasıflandırıldığını görüyoruz. TTK m.771'deki nama yazılı taşıma senetlerinin de kıymetli evrak sayılacağı görüşü için bkz. S.ARKAN, "TTK' nın Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlerine İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme", BATİDER, 1978, Cilt:9, Sayı:4, s:1032 vd - Hayri DOMANİÇ, "Türk Ticaret Kanunu Şerhi", Cilt:4, (Kıymetli Evrak Hukuku), İstanbul 1990, s.516;- Aydın ZEVKLİLER, "Konişmento, Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları" (İmran Öktem'e Armağan), Ankara 1970, s.563 vd. – Yaşar KARAYALÇIN, "Ticaret Hukuku Dersleri",(Ticari Senetler-Kambiyo Senetleri) 4. bası 1970, s.27; H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.62. Aksi görüşte Fırat ÖZTAN, "Kıymetli Evrak", Ankara 2004, s.821. 1978 Hamburg Kurallarında emre ve hamiline düzenlemenin yanı sıra nama yazılı olmasına da izin verilmiştir (Hamburg Kuralları m.1/VII)
[103] Çoklu Taşıma Belgesi 1980 Cenevre Konvansiyonu uyarınca, ancak emre veya hamiline düzenlenebilir.

belge, kıymetli evrak vasfında olmayıp ancak, taraflar arasında taşımaya konu bir sözleşme yapıldığına ve eşyaların taşıyana teslim edildiğine ilişkin bir kanıt oluşturacaktır. (HK m.18) Böylece, yükletenin isteğinin kıymetli evrak niteliğinde bir belge düzenlenmesi yönünde olmaması halinde, taraflar arasında kıymetli evrak niteliğinde olmayan başkaca bir belge düzenlenmesine izin verilmiş olmaktadır.

Gerek Hamburg Kuralları ve gerekse 1980 Cenevre Konvansiyonu'nun getirdiği bu düzenlemeler, uluslararası taşımalar konusunda düzenlenmiş olan başkaca konvansiyonların öngörmüş olduğu hükümlerden farklıdırlar. Zira diğer münferit düzenlemelerin getirdiği hükümlerde, kıymetli evrak niteliğinde bir belge düzenlenebilmesi için, o konvansiyona taraf ülkeler arasında ikili veya çok taraflı bir anlaşmaya ihtiyaç vardır. Oysa ki 1978 Hamburg Kuralları ve 1980 Cenevre Konvansiyonu hükümlerinde, anlaşmaya taraf ülkeler yönünden Konvansiyonların yürürlüğe girmiş olması yeterlidir.[104] Çoklu Taşıma Belgesinin kapsamında neler olduğu konvansiyonun 8. maddesinde düzenlenmiştir. Konvansiyonun hazırlık çalışmaları sırasında gelişmiş ülkelerin yer aldığı B grubu ile gelişmekte olan ülkelerin yer aldığı diğer grup (A) arasında bu taşıma belgesinin içereceği kayıtlar konusunda tartışmalar yaşanmıştır.[105] Gelişmekte olan ülkelerin, genelde kamu hukuku alanına ilişkin gümrükle ve sigortayla ilgili bilgilerin çoklu taşıma belgesinde yer alması konusundaki ısrarcı tutumları neticesinde bir mutabakat sağlanmış ve nihayet konvansiyonun 8. maddesinin kapsamı belirlenmiştir. Çoklu taşıma belgesi kıymetli evrak niteliğinde düzenlensin veya düzenlenmesin, bu bilgilerin belge içeriğinde yer alması hükme bağlanmıştır. Ancak düzenlenen çoklu taşıma belgesi içeriğinde, bu bilgilerden bir veya birkaçına yer verilmemiş olması, taşıma belgesinin hukuki niteliğinde bir değişiklik meydana getirmez. Başka bir ifade ile, bu gibi bazı kayıtların çoklu taşıma belgesi muhteviyatında yer almamış olması, onu geçersiz hale getirmez. (CK m.8/II) Ancak konvansiyon, taşıma belgesinde olması gereken asgari şartları da belirleyerek bir anlamda keyfiyeti önlemeye

[104]CMR m.1/V ve COTIF m.8/IV'de düzenlenen taşıma belgelerinin kıymetli evrak vasıfları yoktur. Ancak bu konvansiyonlara taraf ülkeler, kendi aralarında ayrıca ikili veya çok taraflı anlaşmalar yaparak bunu sağlayabilirler. (H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:67 ve 75), Varşova Konvansiyonu bakımından bu konuda açıklık yoktur. Konvansiyonun 15. maddesine eklenen 9. maddenin 3. fıkrasında yer alan ve Konvansiyondaki hiçbir kaydın, devri kabil yük senedi yapılmasına engel olamayacağı şeklindeki ifadesine rağmen, tartışmaya açık olduğu anlaşılmaktadır. S.ARKAN, "Eşya Taşımasına İlişkin Konvansiyon", s:37

[105] Türkiye de bu grup içinde yer almıştır.

çalışmıştır. Buna göre, taşıma belgesinin Konvansiyonun 1. maddesinin 4. fikrasında öngörülen bilgileri taşıması zorunludur. Konvansiyonun atıf yapılan 1/IV. maddesine bakacak olursak, "çoklu taşıma belgesinin" (multimodal transport document) tanımlandığını görürüz. Böylece konvansiyonun, taşıma belgesinin tanımında yer alan asgari unsurları taşımasını, mutlak olarak aradığı ortaya çıkmaktadır. Başka bir deyişle, taşıma belgesinin eşyanın, çok türlü taşıma işleticisi tarafından teslim alındığını belgeler nitelikte olması ve eşyanı sözleşme koşullarına uygun olarak gönderilene teslim olunacağı yolunda, bir taahhüdü de kapsaması gereklidir. Buna ilaveten, taşıma belgesi kıymetli evrak olarak düzenlenmişse, buna ilişkin kaydın konulması taşıma belgesinin kıymetli evrak niteliği taşıyıp taşımadığı açısından zorunlu bir kayıt sayılmalıdır. Zorunlu asgari koşulları taşımayan belge, konvansiyon anlamında bir taşıma belgesi sayılmayacak ve ona atfedilen sonuçları doğuramayacaktır. Bu, sözkonusu maddenin emredici karakterinin doğal bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.[106] Ancak bu durum, yani çoklu taşıma belgesinde asgari kayıtların bulunmayışı, çoklu taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etki etmeyecek, yalnızca çoklu taşıma belgesini geçersiz hale getirecektir. TTK açısından da aynı sonucun geçerli olduğunu burada ifade etmek yerinde olacaktır. Zira, TTK 769. maddesinde taşıma senedinin içermesi gereken kayıtlar gösterilmiş ve bu kayıtlardan birinin eksik olması halinde taşıma senedinin kıymetli evrak vasfında olmayacağı; sadece tesellüm ilmühaberi ya da başka bir ispat belgesi olarak işlev göreceği ifade edilmiştir. (TTK 769/III) Ayrıca taşıma senedinin düzenlenmiş olup olmamasının da taşıma sözleşmesi üzerinde etkisi bulunmamaktadır (TTK 768/I, c.2)

Konvansiyonun 8/I. maddesine göre, çok türlü taşıma belgesinde bulunması gereken bilgiler özet olarak şöyle sıralanmaktadır;

[106] Benzer düzenleme 1978 Hamburg Kuralları m.15/3'de yer almaktadır. Bu hükümleri diğer münferit taşımaları düzenleyen Konvansiyon hükümleri ile karşılaştırdığımızda, CMR bakımından m.6daki düzenlememin ve taşıma senedine konulması gereken kayıtların eksikliğinin yaptırımının gösterilmemesi nedeniyle senedin geçersiz olup olmadığından çok, kayıtların konulma mükellefiyetinden kaynaklanan ispat işlevi ile ilgili olduğu görüşünün baskın olduğu (H.ÜLGEN, Uluslararası Taşımacılık, s.64 vd). Keza COTIF' de hamule senedinde yer alması gereken zorunlu kayıtların olmaması halinde, m.11/III' den hareketle benzer biçimde bu sonuca varma eğiliminin ağırlıklı görüş olduğu anlaşılmaktadır (H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:71 ve orada anılan yazarlar) Varşova konvansiyonu açısından, hava yük senedi vasfını taşımayan bir senet olarak değerlendirilip sınırlı sorumluluktan taşıyıcının yararlanmasına engel olur. (Varşova Konvansiyonu, m.9 (Lahey Protokolünün 7. maddesiyle değişik) karş. TSHK m.110/II

- Gönderenin beyanına uygun olarak eşyanın niteliği, ayrıca özellikleri, koli veya parça adedi, gayrisafi ağırlığı,
- Eşyanın dıştan belli olan durumu,
- Çoklu taşıma işleticisinin (ÇTİ) adı ve ticaret merkezi,
- Gönderenin adı,
- Gönderen tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı,
- Eşyanın taşıma işletmecisi tarafından teslim alındığı yer ve tarih,
- Eşyanın gönderilene teslim edileceği yer,
- Taraflarca açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın gönderilene teslim edileceği tarih ve süre,
- Senedin kıymetli evrak vasfında olup olmadığı,
- Senedin düzenlendiği tarih ve yer,
- Taşıma işleticisinin veya yetkili temsilcisinin imzası,
- Taraflar arasında ayrıca kararlaştırılmışsa, ücretin her bir taşıtla yapılacak kısmına karşılık gelen miktarı,
- Kararlaştırılan rota, kullanılacak taşıt türleri ve aktarma yerleri,
- Konvansiyonun 28. maddesinin 3. bendinde sözü edilen ve taşımanın konvansiyon hükümlerine tabi ve bu hükümlerin gönderen ya da gönderilen aleyhine değiştirilemeyeceğini öngören kayıt,
- Senedin düzenlendiği ülkenin hukukuna aykırı düşülmemek koşuluyla, taraflarca senede geçirilmesine karar verilen sair hususlar.[107]

Konvansiyon anlamında bir taşıma belgesi düzenlenmiş olması, taşıma içinde yer alacak değişik mesafelerdeki taşımalara ilişkin başkaca senetlerin düzenlenmesini engellemeyecektir.[108] Ancak bu halde çıkarılan muhtelif taşıma senetleri, çoklu taşıma işleticisi ile farklı taşıma mesafelerindeki taşımayı taahhüt eden diğer –alt- taşıyıcılar (bunlar ÇTİ' nin yardımcı şahısı statüsündedirler) arasındaki ilişkiyi düzenlediğinden, taşımanın tümü için düzenlenmiş olan çoklu taşıma belgesinin geçerliliğini hiç bir şekilde etkilemezler.[109] Konvansiyon hükümleri emredici nitelikte olduğundan, emredici kurallarına aykırılık teşkil

[107] Örneğin m.26/I-d' deki yargı yetkisine ilişkin belirleme veya limitlerin yükseltilmesi
[108] Örneğin kara taşımaları için yük mektubu, deniz taşımaları için konişmento, hava taşımaları için yük senedi demiryolu için hamule senedi düzenlenebilir.
[109] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.39

edebilecek hiç bir çekince veya kayıtlara izin verilmemiştir. Dolayısıyla taraflar arasında düzenlenmiş olan taşıma sözleşmesi veya senedine, sorumluluğun hafifletilmesine ilişkin herhangi bir kayıt konulamaz. Ancak, bu mahiyette bir kayıt, senet veya sözleşme içeriğine konulacak olursa, bu kayıt dikkate alınmaz. Böyle bir kaydın taşıma senedi veya sözleşmesinde yer almış olması, onların geçersizliğine yol açmaz. (bkz. CK m.18/VI)

Taşıma senedi mahiyetindeki çoklu taşıma belgesinin, emre veya hamiline yazılı olarak, kıymetli evrak niteliğinde düzenlenebileceğini önceki anlatımlarımızda ifade etmiştik. Ancak, kıymetli evrak olarak düzenlenenmiş olan taşıma senedinin birden fazla nüshası varsa, nüsha sayısı senet içeriğinde gösterilmelidir.(CK m.6/I-d) [110] Eğer suretler söz konusu ise kopyaların her birine "devri kabil olmayan suret" işaretinin konulması gereklidir. (m.6/I-e) Aksi halde çoklu taşıma işleticisi, iyiniyetli olmak (TMK m.2) kaydıyla, birden fazla nüsha sahiplerinden herhangi birinin hamiline eşyayı teslimle borcundan kurtulma imkanına sahiptir. (m.6/III). Ancak taşıma senedi kıymetli evrak niteliğinde düzenlenmemiş ise, bu halde taşıyan (ÇTİ) ancak surette gönderilen olarak gösterilen şahsa eşyayı teslim etmekle, bu yükümlülüğünden kurtulabilecektir.[111] Sorumluluk bakımından önem arz eden bir diğer konu da, senede konulan veya şerh edilen ihtirazi kayıtlardır. (CK m.9) Yüklenen eşyaya ilişkin bir şüphe duyan çoklu taşıma işleticisi (ÇTİ), o an için eşyayı kontrol edebilme olanağı da yoksa, bu şüphelerinin makul olması şartıyla bu şüphelerinin nedenini senede ihtirazi kayıt olarak geçirebilir. (m.9/I) Bu şüphelerin senede ihtirazi kayıt olarak yazılmamış olması halinde, kıymetli evrak niteliğindeki senedin aksinin üçüncü şahıslara karşı ileri sürülebilmesi mümkün değildir. (m.10/VI) Ancak 12. madde çerçevesinde, çoklu taşıma işleticisinin oluşan zararlarını sözleşmeden doğan sorumluluk gereği gönderenden isteme hakkı vardır. Senet kıymetli evrak vasfında değil ise, eşyanın senette gösterilen niteliklere uymadığı, taşıma işleticisi tarafından her türlü delil ile, ispat olunabilir. (m.10/a)

[110] Benzer düzenleme için bkz. 1978 Hamburg Kuralları m.15/h; TTK m.768'de ise, iki nüsha düzenlenebileceği öngörülmüştür ve taşıyanın imzalayarak gönderene verdiği nüsha emre yazılı kıymetli evrak vasfındadır. (TTK m.771/I). CMR' de ise yük mektubunun üç nüsha olarak düzenlenebileceği (m.5/I), COTİF' de hamule senedinin iki nüsha (m.12); Varşova Konvansiyonu'nda da hava yük senedinin üç nüsha olarak düzenleneceği öngörülmüştür. (m.6/I, II ve krş. TSHK m.110/IV)

[111] S.ARKAN, "Eşyaların Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.36; Taşıma belgesi kıymetli evrak şeklinde düzenlenmiyorsa, kanımızca taşıma belgesinde gönderilenin açıkça gösterilmesi bu nedenle zorunlu sayılmalıdır.

Ancak karine, eşyaların iyi durumda alındığı yönünde olup, gönderenin lehinedir.

C- Kullanılan Taşıma Teknikleri Konusunda Ortaya Çıkan Sorunlar

Taşımacılığın, özellikle uluslararası taşımacılığın, hızla ve modern tekniklerin gelişmesi, taşıma trafiğinin hızlanması taşımacılığın daha rasyonel biçimde yapılmasını gerektirmiştir. Taşımanın yerine getirilişi ile ilgili olarak yükleme ve boşaltma işlemlerinin daha hızlı ve daha rizikosuz sağlanabilmesi için, çeşitli taşıma teknikleri geliştirilmiş giderek çoklu taşıma modelinin yoğunluk kazanması modern terminaller kurulmasını zorunlu hale getirmiş ve taşıma kadar, yükleme ve boşaltma sırasında yaşanan zaman kayıpları da önlenmek istenmiştir. Bu durum, hukuki alanda bazı sorunların çıkmasına yol açmasına rağmen bu tekniklerin kullanımı, çoklu taşımacılığın artmasıyla birlikte vazgeçilemezlik aşamasına ulaşmıştır. Bu durum, uluslararası konvansiyonlarda da yer almıştır. Ayrıca, devletler arasındaki ikili anlaşmalarda da modern taşıma tekniklerinin kullanılması nedeni ile ortaya çıkabilecek ekonomik, teknik ve hukuki alanlardaki sorunların çözümüyle ilgili düzenlemelere gidilmiştir.[112]

Kullanılan bu modern taşıma tekniklerinin başlıcaları; konteyner taşımacılığı, huckepack (pigg back) taşımacılığı, Ro/Ro (Roll-on/Roll-off) ve layter taşımacılığıdır. Şimdi bunların önemli olanlarına kısaca bakalım.[113]

1. Konteyner (Container) Taşımacılığı

Taşıma teknikleri ilgili olarak yukarıda temel açıklamalar yaparken, taşıma tekniklerinin, özellikle uluslararası düzeyde ekonomik/ticari anlamda yaşanan hareketliliği karşılayabilmek ve bu alanda taleplerin karşılanabilmesi noktasında

---

[112] 1975 Revize TIR Sözleşmesinin 1.maddesi Konteyneri tanımlamaktadır. Sözleşme Türkiye tarafından da kabul edilerek 31.3.1985 tarihli 18711 no.lu Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe iç mevzuat olarak girmiştir. Ayrıca, CMR olarak anılan 9.5.1956 tarihli konvansiyonda (m.2/I 'deki düzenleme ile) "...yük boşaltılmadan araçla birlikte taşınmaya ilişkin tekniktir," ifadesi kullanılmıştır. Konvansiyona göre bu taşıma yolun bir kısmında demiryolu, nehir, kanal, deniz veya havayolu ile taşınması halinde de CMR' nin tüm taşıma için uygulanacağı öngörülmüştür.

[113] Layter Taşımacılık Sistemi ve Özellikle Lash taşımacılığı için bkz. İ. DENİZ, "Lash Taşımacılığı ve Bazı Hukuki Meseleleri", MHB, s.2, 1983. Genellikle deniz taşımalarında kullanılmakla sadece yerine işaret edilmiştir.

ulaşılmış olan hızlılığa erişebilmek ve ihtiyaçlara zamanında cevap verebilmek temelinde yükleme ve boşaltmalar sırasında yaşanan zaman kayıplarını bertaraf etmek maksadıyla geliştirildiğini ifade etmiştik. Konteyner;[114] bir çeşit taşıma kabı diyebileceğimiz, taşınacak yükün özelliğine göre özel olarak dizayn edilmiş, mekanik yükleme ve boşaltmaya uygun, bir araçtan diğerine içindeki yükle birlikte aktarılabilen, çelik, plastik, alüminyum veya kontrplaktan yapılmış olan bir cins kasa veya taşıma sandığıdır.[115] Standart ölçüleri 1966 Cenevre ve 1967 Moskova İnternational Standart Organization (ISO) konferanslarında tespit edilmiş olan bu taşıma kaplarının deniz, iç su, hava, kara ve demiryolu gibi değişik türdeki araçlar vasıtasıyla yapılacak olan çoklu taşımalar (multimodal taşımalar), bakımından büyük avantajlar sağladığı söylenebilir. Zira konteyner taşımacılığı, çoklu taşımacılık uygulamalarında sıkça kullanılan bir taşıma tekniğidir. Çoklu taşıma ünitelerinin en önemlisi konteynerdır. Konteynerlar, yükleme, boşaltma ve aktarmaları zaman ve maliyet yönünden rasyonel hale getirerek, çoklu taşımacılığın temelini oluşturmaktadır. Konteyner taşımacılığının sağladığı pek çok yarar vardır, örneğin; a) Kapıdan kapıya (door to door) servis b) Çalınma, ıslanma, ezilme, bükülme, kırılma ve hırsızlık gibi dış etkenlere karşı yükün korunması ve bu nedenle sigorta primlerinde sağlanan ekonomi e) Markalamada ekonomi d) Gümrük kolaylığı e) İnsan emeği ve zaman kazanımı f) Standardize doküman gereksinimini azaltma g) Ambalaj giderlerinde ekonomi h) Yükleme ve boşaltmada çabukluk ve ucuzluk i) Eksik (shortlanding) veya yanlış boşaltmaların (overcarriage) önlenmesi gibi.[116]

Bununla beraber konteynerlerin yapım giderleri önemlidir. Özellikle konteynerleri kaldırmaya veya taşımaya yarayan ve gantry-crane denilen vinçli maçuna ve benzeri araçların yapımı da oldukça külfetlidir. Konteyner gemide önemli bir yer kaplar. Boşalan konteynerlerin dönüş için de kullanılması ve sökülmesi ayrı bir sorundur. Üstelik kabaran bir deniz, güvertedeki konteyneri kısa zamanda suya

[114] Konteyner Taşımacılığı ile ilgili geniş bilgi için bkz.İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s:3 vd. bakınız. Ayrıca Jan RAMBERG,"The Impiications of New Transport Technologies", 1980 IS ETL s.119 vd; Sean HARRINGTON,"Legal Problem Arising from Containerization and Intermodal Transport, ETL. Vol.17, 1982, No.1, s.3 vd

[115] Bu konudaki değişik tanım ve açıklamalar için bkz. İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s.3 vd; Latif ÇAKICI, "Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık", Ankara, 1978 HARRINGTON, ,"Legal Problem Arising from Containerization and Intermodal Transport, ETL. Vol.17, 1982, No.1, s.4 vd.

[116] Fahiman TEKİL, "Deniz Hukuku", İstanbul 2001, s:76

kaydırabilir.[117]

Konteyner boyut ve niteliklerinin taşıma sistemi içinde yer alan diğer araçlarla da uyumlu olması, taşıma zinciri içersindeki aktarmaların daha seri ve ekonomik yapılmasını sağlamıştır.

Konteyner taşımacılığı intermodal taşıma sistemi içerisindeki kapıdan kapıya (door to door) taşıma hizmetini karşılamada bir vazgeçilmezdir. Zira, kapıdan kapıya taşıma sistemi içinde ise çeşitli taşıma modlarının kullanılması tabiidir. Denizyolu, havayolu demiryolu, karayolu ve nehir yolu gibi tüm sistemler kullanılarak bir yerden diğer yere belli bir malı/eşyayı emniyetli ve de süratli bir şekilde göndermek istediğimizde bu isteğimizi en rasyonel şekilde karşılayabilecek olan taşımacılık modeli konteyner taşımacılığıdır.

Başta gemiler olmak üzere, hemen tüm taşıma araçları da kendilerini zaman içerisinde konteyner taşımaya uygun hale getirmişlerdir.[118]

Yukarıda sayılan özellikler nedeniyle dünyada büyük deniz işletmecisi firmalar kendi taşıma kaplarını (konteynerlerini) taşıma hizmetine sunarak ilave bir hizmet ve gelir kalemi oluşturmak istemektedirler. Gelişip farklılaşan ihtiyaçlara göre konteyner ebat ve fonksiyonları da gelişip, değişmekte ve artık bazı araçlar dahi, bu özel ambalajlar (konteyer) içinde taşınmaktadırlar. Dolayısıyla konvansiyonel gemi tipi adedinin de giderek azalması kaçınılmazdır.

Konteynerler gemi işletmecilerine (armatörlere) de büyük yararlar sağlamaktadır. Bunlar:

- Konteyner taşımacılığı, gemilerin limanda kalış süresini kısalttığından, bu durum sayesinde gemilerden yararlanma oranı da artmıştır. Bir konteynerin yaklaşık 15 tonluk yükü ihtiva ettiği ve bunu 2-3 dakika içerisinde boşaltılabileceği dikkate alındığında bir saatte 350-400 ton yük

[117] y.a.g.e, s:76
[118] Konteyner taşımak için, özel olarak demiryolu vagonları, kamyonlar ve gemiler dizayn edilmiştir.

indirilebileceği anlaşılmaktadır. Böylelikle, yükleme boşaltma hızı da 6-9 kat artmış olacaktır.

- Konteyner taşımacılığı, daha büyük kapasiteli ve süratli gemilerin yapımını desteklemiştir. Bu da yükleme ve boşaltma hizmetlerinin giderek yoğunlaşmasına ve taşıma terminallerinin de konteynerler konusunda ihtisaslaşmış merkezler haline gelmesine neden olmuştur.
- Büyük konteyner gemilerinin sefere konması finansman imkanlarını ortaya çıkarmıştır. Bu şekilde yüksek kapasiteli konteynır gemilerinden azami şekilde yararlanılması mümkün olmuştur.

Ülkemiz açısından konteynır taşımacılığı, dış ticaretimizin gelişmesi ve uluslararası taşımacılık standartlarına erişebilme yönünden oldukça önemli bir unsur olarak görünmektedir. Çoklu taşımacılıkta konteynerlerden daha fazla yararlanılabilmesi için, taşıma sistemi içinde bulunan karayolu, demiryolu, denizyolu ve liman işletmeleri gibi unsurların entegrasyonu sağlanmalı ve taşıma sistemi içersindeki iş süreçleri birleştirilmelidir.

Bu amaçla;

- Her yıl sürekli artan iş hacmi karşısında elektronik veri iletişim (EDI) tekniklerinden yararlanılmalı,
- Kara, deniz ve demiryolu ile ilgili temel alt yapı yatırımları, küresel ihtiyaçlar göz önüne alınarak uzun vadeli beklentiler doğrultusunda planlanmalıdır.[119]

Ancak konteynerin hukuki yapısı tartışmalıdır.[120]

Konteynerin nitelik ve fonksiyonları yukarda da ifade edildiği üzere birçok hukuk problemini de beraberinde getirilmektedir. Örneğin zararın nerede yani hangi

---

[119] Huriye KUBİLAY, "Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu", İzmir 2001, s:18

[120] .DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s:4 vd; H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:85 dpn.14; Hukuki açıdan önemli koli, ambalaj veya nakil vasıtası vs. gibi nitelemelerin gerek sorumlulukta gerekse tazminat hesabında oynayacağı rolden kaynaklanmaktadır. Kimi kez de gönderene ait olup olmaması önem arz etmektedir. Bu açıdan 1980 Konvansiyonunda gönderen tarafından tedarik edilmişse konteynırın de eşya sayılması kabul edilmiştir, m.1/VII; Benzer Hüküm Hamburg Kuralları, m.1/V ve m.6)

taşıma mesafesinde doğduğunun tespiti konteyner taşımalarında zordur. Taşıma kaplarının taşınan eşyanın özelliğine uygun olması gerekecektir.[121] Aktarma, boşaltma ve yüklemede konteynırın açılarak, içindekilerin kontrolü teorik açıdan mümkün görünse de, taşıma tekniğinin seçiliş amacına uymayacağı gibi, oldukça zahmetli ve zaman alıcı olması nedeni ile bu yolun tercih edildiği söylenemez.[122] Bu sorunları çözmek için gerek Hamburg Kurallarında (m.6/Xb) gerekse 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda hükümler sevk edildiği görülmektedir. (m.17 ve 18/IIa)

Bu hükümler, taşıyıcının sorumluluğunun kapsamının belirlenmesi bakımından önem taşımaktadır. Buna göre eğer taşıma belgesinde (konişmento, çoklu taşıma belgesi veya deniz yolu ile taşıma sözleşmesi için kanıt niteliğindeki bir belge)[123] bir konteyner veya benzeri bir taşıma kabındaki her eşya ayrı ayrı koli veya yükleme ünitesi olarak gösterilmiş ise, taşıma kabı içinde yer almasına rağmen ayrı birer koli veya yükleme ünitesi olarak değerlendirilerek, taşıyıcının sorumluluğunun kapsamı belirlenecektir. Aksi halde, taşıma kabı tek bir yükleme ünitesi olarak değerlendirilecektir. Eğer konteyner veya benzeri taşıma kabı gönderen veya yükletene ait ise ziya veya hasar halinde ayrı bir yükleme ünitesi sayılacaktır.[124]

a) Yaygın Olarak Kullanılan Konteyner Tipleri

Konteynerlar, kullanım amacı ve malzemelerine göre farklı tasniflere tabidir. Bunlardan en yaygın kullanıma sahip olanları aşağıdakilerdir. Kuru yük konteynerleri haricindeki modeller, özel konteyner tipleridir.

---

[121] Bu ve benzeri sorunlar açısından bkz.: Sean HARRINGTON, "Legal Problem Arising from Containerization and Intermodal Transport, ETL. Vol.17, 1982, No.1, s:3 vd - İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s:4 vd; L.ÇAKICI, "Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık", s:34 – J.RAMBERG, The Impiications of New Transport Technologies", 1980 IS ETL s:119

[122] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.86

[123] Hamburg Kuralları m.18

[124] E.ÇETİNGİL,"Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli bir Tutarla Sorumluluğu", (Eşya Taşımacılığı Sempozyumu 26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s.151 vd. Yükleme Ünitesi (Shipping Unit) kavramı için aynı yazar s.147, Visby kurallarıyla karşılaştırılması için aynı yazar 146'ya bakınız.

(1) Kuru Yük Konteynerleri

Bu tip konteynerlere çeşitli değişik mal taşınmasında kullanıldığı için "parça mal konteyneri" de denmektedir. Çeşitli değişik mallardan oluşması ve çeşitli göndericilerinin bulunması, alınacak ayrı ücretler yönünden konteyner taşımacılığını çok karlı hale getirmektedir. Bu tip konteynerler dünya pazarının yüzde 85.6'sını meydana getirmektedir. Çelik-saç'tan yapılan konteynerlerin boyutları ISO standartlarına göre tesbit edilmektedir. İç hacimleri 68.8 m3'tür.

(2) Üstü Açık Konteynerler (Open Tap)

Çelikten yapılmaktadır. Boyutları normal konteynerlere uymayan makinelerin taşınmasında kullanılmaktadır. Genellikle baskı ve tekstil makineleri bu tip konteynerlerle taşınabilmektedir. Konteynerin dayanıklı olabilmesi yan duvarlarının ve tabanının çok sağlam yapılması gereklidir. Her boyuttaki makinelerin taşındığı göz önünde bulundurulursa duvarlarının ve tabanın çok sağlam olması bu tip konteynerlerde aranacak başlıca vasıftır.

(3) Soğutma İmkanına Sahip Konteynerler (Reefer)

Et, balık, yaş sebze ve meyve taşımacılığında kullanılmaktadır. Çevresi çelikten yapılmıştır. Duvarları, taban, tavan ve kapıları suntadan cam yünü ile sağlamlaştırılmış plastikten ve poliüretanlı köpükten yapılmıştır. Konteynerlerin iç kısmında tahta kısım yoktur. Taban ayrıca çelik teneke ve alüminyum ile kaplanmış, bunların altından havalandırma kanalları geçirilerek üzerleri yine köpükle desteklenmiştir.

(4) Düz Konteyner (Fiat Rack)

Yan tarafları ve üstü açıktır. Ağaç, ağaç ürünleri ve demir çelik ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır. On ve arka kapaklar çelikten, taban ise tahtadan ya Taşınan ma muhafazası için korkuluklar mevcuttur. Korkuluklar madenden

olabileceği gibi tahtadan da olabilmektedir. Korkuluklar portatif olup konteynerde her türlü yüklemeye imkan vermektedir. Avrupa-Avustralya arasındaki taşımacılıkta kullanılmaktadır.

(5) Tecrit Edilmiş Konteynerler

Kullanılma olanakları oldukça sınırlı bir konteyner türüdür. Kısa mesafelerde kullanılmaktadır. Soğutma imkanına sahip konteyner tekniği ile yapılmıştır. Fakat soğutma aracı yoktur. Konteyner plastik köpükle takviye edilmiştir. Buzhanede soğutulup yük doldurulacak yere götürülmektedir. Isı kaybı tahta ve metal kısmı nedeniyle yok gibidir. 10 saat süreyle yeni bir soğutma işlemi gerekmeksizin malın taşınmasına imkan vermektedir. Bu tip konteynerlerlerle ısıya çok hassas yiyecekler kısa mesafelerde taşınabilmektedir. Bu konteynerin bir avantajı da çok hafif olmasıdır.

(6) Dökme Yük Konteynerleri:

Hububat taşınmasında kullanılmaktadır. Konteynerin açılabilen tavanından doldurulmakta ve arka kapaktaki mevcut gözler yardımı ile boşaltılabilmekte ve ayrıca parça yük taşınmasında da kullanılabilmektedir. Hububat taşınmasında çuval ve diğer paketleme imkanlarından tasarruf sağlanmaktadır. Konteynerin alıcısının silosuna direkt boşaltılması mümkün olduğu hallerde büyük tasarruf sağladığı için küçük parti hububat sevkıyatında kullanılmaktadır.

(7) Tank Konteynerler:

Sıvı mamullerin ve basınçlı gazların taşınması için geliştirilmiştir. Sac veya çelikten imal edilmiştir. Silindirik yapıda olup, ayrıca tahta veya tenekeden yapılmış dikdörtgen şeklinde bir çerçeve içine de alınmaktadır. Konteynerin üzerine tehlikeli, yanıcı, patlayıcı madde içerdiğini gösteren uluslararası işaretler konulmaktadır.

2. Ro/Ro (roll on – roll of) Taşımacılığı

Bu taşıma tekniğinde, kara nakil aracı deniz aracına yükünden ayrılmadan yüklenmekte ve bu şekilde denizyolu mesafesi kat edilmektedir.

Batı Avrupa'ya yönelik ihraç malı taşımalarında izlenen güzergah, doksanlı yıllarda ortaya çıkan Yugoslavya'daki iç savaş sebebine dayalı güvenlik gerekçesiyle alan değiştirerek, daha uzun olan Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya-Almanya hattına kaymıştır. İthalat ve ihracat ilişkilerinin en yoğun yaşandığı Batı Avrupa güzergahı ile ilgili ortaya çıkan bu durumun karayolu taşıyıcıları için uzun vadede büyük sıkıntılar yaratacağı aşikardı. Zira, taşıma ücretlerinin düşüklüğü ve yaşanan kıyasıya rekabet dolayısıyla sektör içerisinde yer alan firmaların, bu zorunlu güzergah değişikliği sebebiyle uğrayacakları ekonomik kayıpları telafi edebilmesi oldukça zor görünmekteydi. İşte tamda bu noktada, Ro-Ro taşımacılığının önemi ortaya çıkmaktadır. Bu taşımacılık türü bazen zorunlu, bazen de ekonomik olması - ki genelde de bu sebep- dolayısıyla tercih edilmektedir. Günümüzde oldukça yaygın olarak kullanılmaya başlayan Ro-Ro taşımacılığı, taşımaya konu yüklerin teslim süresiyle ilgili bir zaman kısıtlamasının bulunmadığı hallerde gerek ekonomiklik ve gerekse güvenlilik konularında yarattığı artı değerler dolayısıyla tercih olunmaktadır. Bu taşımacılık türünün tercihi halinde, karayolu aracının amortisman giderleri azalacağı gibi, muhtemel kaza risklerinde de azalma yaşanacaktır. Ayrıca yakıt giderleri konusunda da oldukça tasarruf sağlayan bu taşımacılık türü, çevre güvenliği açısından da avantajlar yaratacaktır.

Ülkemiz bakımından da kullanılan bir taşıma tekniği olarak ro-ro, bazen zorunlu bazen de ekonomik olması nedeniyle deniz ve karayolu ikilisinin birlikte kullanımını ifade etmektedir. Ancak bunun için ro/ro gemilerinin güvenli ve taşıma yapacağı sulara uyumlu olması başka bir deyişle elverişli olması gerekir. Bu nedenledir ki bu amaca özelliğe sahip deniz araçları imal edilmekte ve bunlara ro/ro gemileri denilmektedir.

Türkiye ile Batı Avrupa ekseninde yapılan karayolu taşımalarında; Haydarpaşa ve Çeşme limanları ile İtalya'nın Trieste, Bari ve Brindisi limanları arasındaki Ro-Ro hattı (İtalya-Avusturya-Almanya güzergahı) büyük ölçüde tercih edilmektedir. BDT (Birleşik Devletler Topluluğu) ülkelerinden, Rusya Federasyonu ve Ukrayna'ya yapılan karayolu taşımacılıkların da ise, Samsun-Novorosiysk ve Zonguldak-Ukrayna Ro-Ro hatları ile sağlanmaktadır.

3. Huckepack Taşımacılığı

Bu taşıma tekniği, yüklü kara nakil araçlarının yükünden ayrılmadan demiryolu vagonlarında taşınmasını ifade eder.[125] Burada yük kara taşıtından indirilmeden demiryolu taşıtına, üzerindeki yükle birlikte konularak taşıma sağlanmaktadır. Bu taşıma tekniği kara ve demiryolu işbirliği ile önemli faydalar sağlaması mümkündür. Bunun geniş bir uygulama alanı CMR m.2/I'de kendini bulmaktadır.[126] Türkiye'de 1950'li yıllara kadar 7671 km. demiryolu yapılmış ancak bu yıllardan sonra ülkedeki gelişmelere paralel olarak yeterli demiryolu inşa edilememiştir.

TCDD işletmesi, 8607 km. ana hat, 1901 km. tali hat olmak üzere toplam 10508 km. Demiryolu hattında taşımacılık yapmaktadır. Ana hatların %97'sinde halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır.[127] Avrupa Birliği'nin gerçekleştirdiği TRACECA projesi, (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Avrupa ile Asya arasındaki ulaşımın Romanya ve Bulgaristan limanlarından Gürcistan limanlarına denizyolu ile geçişi veya demiryolu ile Ukrayna ve Rusya Federasyonu'ndan Orta Asya'ya ulaşımı esas alan bir programdır.

---

[125] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:86

[126] S.ARKAN, "Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanması Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri" (TTK ile Karşılaştırmalı bir inceleme); BATIDER; 1979, Cilt:X, Sayı:2, s.404; Bu taşımacılık türü, en gelişmiş haliyle ABD'de uygulamaktadır. Ayrıca bu taşıma tekniğinin kullanımı neticesinde ABD bakımından çoklu taşımacılığın gelişmesinde yarattığı avantajlarla ilgili olarak bkz. Richard STANLEY, "Çok Modelli Taşımacılığa İlişkin Rasyonel Bir Değerlendirme", (21. IRU Kongresi Türkçeleştirilmiş Tebliği)

[127] Türkiye, 2001 yılı başlarında Orta Asya Cumhuriyetleri ile İran güzergahı üzerinde İstanbul-Almata arasında konteyner yük tren seferleri başlatmıştır. Ayrıca Haydarpaşa-Suriye-Halep arasında 28 Haziran 2002 tarihinden itibaren her hafta Cuma günleri Haydarpaşa'dan hareket edecek şekilde bir ekspres yük treni seferlere başlamıştır.

Avrupa Birliği bir ekonomik pazardır, bu ekonomik pazarın bir arada olmasının ön koşullarından birisi de, taşımacılık sektöründeki entegrasyondur. Ülkemizin önemli sorunlarından biri de demiryolları ile diğer taşıma modları arasındaki entegrasyon meselesidir. Ancak tabi ki öncelikle demiryolları konusundaki alt yapı eksiklikleri giderilmeli ve buna müteakip demiryollarının, diğer taşıma modlarıyla entegrasyonu sağlanmalıdır. Zira demiryolu meselesi çözülemediği takdirde, çoklu taşımacılık entegrasyonunu sağlayacak önemli bir alanın eksikliği varlığını sürdürecek demektir. Bugün çoklu taşımacılığın tam anlamıyla yerine getirilebilmesi için, tüm taşıma alanlarının entegre olması lazım gelmektedir. Ancak Türkiye'de demiryolu taşımacılığının olmadığı rahatlıkla söylenebilir. Bu alanda alt yapı eksikliklerini giderecek kararların süratle verilmesi gerekmektedir. Zira günümüz gelişmiş toplumları, ulaşım politikalarını yeniden biçimlendirmekte ve rekabetçi bir anlayışla çağın ihtiyaçlarını karşılayabilir yeni stratejiler belirlemektedirler. Bu stratejiler modern toplum sürecine geçiş unsurlarından biridir. Ülkemizin de, bu türlü stratejiler geliştirerek bunları biran önce hayata geçirmesi kaçınılmazdır.

4. LASH (Lighter aboard Ship) Taşımacılığı

Lash taşımacılık sisteminde, bir layter (mavna) grubu ile yapılan bir taşıma söz konusudur. Çok sayıda yüklü layteri taşımakta olan gemi -ki buna "ana (main) gemi" denir- daha limana varmadan bünyesindeki layterleri suya bırakır ve yüklü olarak bekleyen diğer leyterleri alır. Bu sayede liman sıkışıklığı ve bekleme gibi büyük sorunlar önlendiği gibi, yükleme ve boşaltma giderleri ile daha pek çok sair giderler de önemli ölçüde ekonomize edilmiş olur.[128] Bilindiği gibi, klasik taşımacılığın yanı sıra, konteyner taşımacılığı ve bu şekle nazaran daha basit bir tarz olan "barge" veya "leighter" (layter) denilen mavnalarla yapılan taşımacılığın modern bir şekli olan lash (laş) taşımacılığı, özellikle son çeyrek yüzyılda oldukça gelişmiştir.

[128] Bkz. Fahiman TEKİL, "Deniz Hukuku", İstanbul 2001, s:76

Ana gemiden dağılan çok sayıda lash sayesinde klasik gemi ile beş altı seferde taşınabilecek hacimde yükün bir seferde taşınabilmesi gerçekleşebilmektedir. Lash' lar olsun, layterler (mavnalar) olsun uluslararası uygulamada bağımsız olarak tekne sigortalarına konu teşkil edebilmektedirler.

Layterlerle yapılan iç su taşımacılığı ve hemen ardından yapılan denizyolu taşımacılığı iki farklı ulaşım modu oluşturmasına rağmen, bu şekilde gerçekleştirilen taşımanın çoklu taşıma sayılıp sayılmayacağı konusu tartışmalıdır. Zira, "LASH" (Lighter aboard Ship) taşımacılığında yükün iç sularda layterlerle ve denizde gemi ile, yani iki değişik ortamda yaptığı yolculuk ve sorumlu kişilerin "layter işleticisi" ve "deniz taşıyanı" gibi farklı kişiler olması hususları dikkate alınarak böyle bir girişimin iki değişik türde taşıma teşkil ettiği sonucuna varılması gerektiği doğrultusunda ileri sürülmüş düşünceler vardır. Ancak sorun, layterlerle yapılan iç su taşımacılığının deniz yolculuğuna bağlı bir yan edim olup olmadığı noktasındadır.[129]

D- Modern Taşıma Teknikleri Ve Yarattığı Hukuki Sorunlar

Konteyner taşırmacılığının, çoklu taşımalar bakımından ortaya çıkardığı önemli sorunlar vardır. Bunlardan en önemlisi, aynı zamanda bir taşıma kabı olan konteynerin içindekilerle birlikte tek bir "koli" veya "ünite" sayılıp sayılmayacağı, sayılacaksa hangi hallerde sayılacağı konusudur.[130] Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin 1980 Cenevre Konvansiyonu bu önemli sorunun çözümünü Hamburg Kuralları'ndan esinlenerek bulmuştur.

Altmışlı yıllar ve sonrasında, eşyanın konteyner, palet veya benzeri taşıma elemanları ile taşınmasının yaygınlaşması ile birlikte, sorumluluğu sınırlandıran tutarın belirlenmesinde, içindeki eşyaların mı, yoksa içindeki eşyalarla birlikte bu taşıma elemanlarının mı esas alınacağı sorunu ortaya çıkmıştır. Lahey Kuralları'nın "package or unit" kıstasının, bu tür taşımacılık bakımından yetersiz kaldığı ve adil olmayan sonuçlara sebebiyet verdiği anlaşılınca, bu taşımacılık türünün özelliklerine uygun özel bir düzenleme getirilmesi kaçınılmaz olmuştur. Visby Kuralları ile,

[129] y.a.g.e., s:329
[130] Bu konuda ileri sürülen görüş ve tartışmalar için bkz. İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s:112

eşyanın konteyner, palet veya benzeri taşıma kapları ile taşınması halinde taşıyanın sorumluğunun belirli bir tutarla sınırlanması hakkında düzenleme getirilmiştir. L/VK m.4/V hükmüne göre eşya, topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş ise, söz konusu taşıma elemanının içinde bulunan eşyaya ilişkin olarak konişmentoda belirtilen koli veya birim, sorumluluğun sınırlanmasına esas alınır. Konteyner veya benzeri taşıma elemanı içinde bulunan eşyaya ilişkin koli veya birim konişmentoda belirtilmediği takdirde, bu taşıma elemanları tek bir koli veya birim sayılır.

Hamburg Kuralları'nda da, L/VK m.4/V hükmüne paralel bir düzenleme öngörülmüştür. HK m. 6/II gereğince, eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş ise, konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede söz konusu taşıma elemanının içeriği olarak belirtilen her koli veya yükleme birimi, sorumluluğu sınırlandıran tutarın hesaplanmasında esas alınacak koli veya yükleme birimi sayılır. Aksi halde, böyle bir taşıma elemanına konan tüm eşya, tek bir yükleme birimi olarak kabul edilir. HK m.6/II a hükmü ile, taraflara taşıyanın sorumluluğunu anlaşma ile genişletebilmeleri imkanı tanınmıştır. Şu halde, bir konteyner, palet veya benzeri taşıma elemanına konmuş eşya koli veya yükleme birimi olarak konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede belirtilmişse, sorumluluğu sınırlandıran tutar, belirtilen koli veya yükleme birimi başına hesaplanacak tutar ile, eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına hesaplanacak tutardan yüksek olanıdır. (HK m. 6/Ia) Eşyanın brüt ağırlığının hesabında taşıma elemanının ağırlığı dikkate alınmaz.

HK m. 6/II anlamında konteyner ve palete benzer taşıma elemanı kavramından ne anlaşılmak gerektiği, konteyner ve palet kavramları esas alınarak belirlenmelidir. Buna göre, benzer taşıma elemanı, her halde ekonomik değer taşıyan, bir çok kez aynı amaçla kullanıma elverişli ve yükleme, boşaltma, istif gibi taşıma işlerini kolaylaştıracak şekilde eşyanın bir araya getirildiği araç olarak anlaşılmalıdır. Ancak yüklenmiş olarak gemiyle taşınan TIR, kamyon veya yük vagonu, benzer taşıma elemanı olarak değerlendirilmez. Zira bunlar, taşıma işlerini kolaylaştırmak üzere kullanılan konteyner veya palete benzer taşıma elemanı

olmayıp, doğrudan taşıma aracıdır. Ayrıca eşyanın bunlara yüklenmesindeki amaç, eşyanın gemiyle taşınmasında taşıma işlerini kolaylaştırmak üzere bir araya getirilmesi değil, bu araçlarla taşınmasıdır. Taşıma aracı veya bu araca yüklenmiş eşya zıya veya hasara uğrarsa, bu taşıma aracı tek yükleme birimi olarak değerlendirilecek ve sorumluluğu sınırlandıran tutar, HK m. 6/Ia gereğince belirlenecektir ki, bu halde yüksek olan tutar ağırlığa göre hesap edilen tutar olacak tır. Aynı gerekçe ile, layter de benzer taşıma elemanı kavramına dahil olmadığı ve bunların yükleme birimi olduğu kabul edilerek, sorumluluğun, yükleme birimi ve ağırlık esasına göre hesaplanacak tutardan yüksek olanı ile sınırlı bulunduğu sonucuna varmak gerekir.

Gerek L/VK m.4/V, gerek HK m.6/II hükmünde konteyner, palet veya benzeri taşıma elemanının taşıyan ya da gönderen tarafından temin edilmiş olmasının önemi yoktur. Bununla birlikte, konteynerin taşıyan tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istif edildiği hallerde, taşıyanın, konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede konteyner içeriğini miktar olarak belirtmek zorunda olduğunu ve bu beyan hakkında belli değil kaydı koyamayacağını kabul etmek gerekir. Fakat eşya, konteyner, palet veya benzeri taşıma elemanına konmuş halde taşıyana teslim edilirse, taşıyan HK m.16/Ia gereğince, konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede konişmentonun içeriğine ilişkin beyan hakkında "belli değil" kaydı (said to contain, unknown) koyabilir. Bu kayıt, konişmento veya diğer bir belgede taşıma kabının içeriğine dair beyana göre, sorumluluğu sınırlandıran tutarın belirlenmesine engel değildir. Başka bir anlatımla, konteyner içeriği olarak konişmento veya diğer bir belgede belirtilen miktar hakkında beli değil kaydı konulması, HK m.6/IIa gereğince konteyner, palet veya benzeri taşıma elemanın, koli veya yükleme birimi olarak esas alınmamasına sebebiyet vermez.

Bu konuda 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda yer alan hükümlere göre, eşyaların topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma kabına konulması halinde, düzenlenecek bir taşıma belgesinde bu eşyalar, koli veya yükleme ünitesi olarak teker teker sayılmışsa, bu durumda taşıma kabı içerisinde yer alan her birim

eşya, ayrı bir koli veya yükleme ünitesi sayılır. (Cenevre Konvansiyonu m.18/II - Hamburg Kuralları m.6/IIa) Aksi halde, bu taşıma kabının tümü tek bir "yükleme ünitesi" sayılacaktır. (Hamburg Kuralları m.1/IIa, ve 1980 Cenevre Konvansiyonu m.18/IIa) Böylece her iki konvansiyon bakımından da, düzenlenecek taşıma belgesinde (Hamburg Kuralları m.14 ve 18; 1980 Cenevre Konvansiyonu m.5) taşıma kabındaki her birim eşyanın ayrı birer koli veya yükleme ünitesi olarak gösterilip gösterilmemesi meselesi önem arz etmektedir. Zira bu bildirimle, her birim eşya taşıma kabı ya yükleme ünitesi olarak değerlendirilecek ve tazminat miktarı da ona göre tayin edilecek, ya da taşıma kabı tek başına (içindekilerle birlikte) bir yükleme ünitesi olarak kabul edilmeyip, tazminat miktarının tayininde taşıma kabının içindeki ve taşıma belgesinde gösterilen her bir koli ve yükleme ünitesi ayrı ayrı göz önünde bulundurulacaktır.[131] Ayrıca şunu da ilave emek gerekir ki, her iki konvansiyon da ağırlık esasını benimsemiş olduğundan ve bu ağırlığın da gayri safi ağırlık (bürüt ağırlık) olması nedeniyle konteynerin ağırlığının tazminatın belirlenmesinde rol oynayıp oynamayacağı hususu tartışmalıdır.[132] Bu durum, tüm konteynerin koli sayıldığı hallerde ve yükün konteynerdan hafif olması hallerinde taşımayı üstlenen taşıyıcı veya ÇTİ açısından önem arz etmektedir. Bu konuda çıkması muhtemel sorun, Hamburg Kuralları m.1/V, 1980 Cenevre Konvansiyonu m.1/VII tarafından çözüme kavuşturulmuştur. Buna göre, eğer taşıma kapları yükleten/gönderen tarafından sağlanmış ise, her iki konvansiyon bakımından da eşya sayılacağı için, bunların hasar veya ziyaa uğramaları halinde ayrı bir ünite olarak kabul edilmeleri gerekecektir. (Hamburg Kuralları m.6/II-b, 1980 Cenevre Konvansiyonu,' m.18/II-b) Dolayısıyla, konteynera zarar gelmemişse, sadece içindeki eşyaların ağırlığı taşıyanın veya ÇTİ 'nin sorumluluğunu belirlemekte esas olacak, aksi halde konteyner ayrı bir "yükleme ünitesi" kabul edilerek, bu sorumluluk kapsamının belirlenmesinde ilave değer olarak dikkate alınacaktır.[133] Burada göz önünde bulundurulması gereken husus, konteynerin yükleten veya gönderen tarafından tedarik edilmiş olması meselesidir.

---

[131] İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s.128; S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.43
[132] İ.DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.130 - Ergon ÇETİNGİL, "Sempozyum" , 1984, s:152
[133] Aynı düşüncede, İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s.130; Ancak dökme yüklerle ilgili olarak tam bir çözüm getirildiği söylenemez.

Hamburg Kuralları yürürlükteki bir konvansiyon olduğundan, konteyner taşımaları ile ilgili sorunlar, kanunlar ihtilafi kuralları gereğince Türkiye'yi de ilgilendirmektedir. Zira Türk Mahkemeleri, böyle bir sorunla karşılaştığında mevcut uyuşmazlığın, Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı içinde olduğunu tespit etmeleri halinde, Hamburg Kurallarını bu uyuşmazlığa tatbik etmek durumunda kalacaklardır. (HK m.21) Aksi halde, TTK m.1114'ün uygulanması açısından, Türk hukuku veya Visby Kuralları uygulanacak, bu halde de konteynerın koli sayılıp sayılamayacağına ilişkin tartışmalar yeniden gündeme gelecektir. Burada, konteyner veya benzeri kapları, taşıma işinin gerçekleştirilmesinde eşyaların taşınmasına yarayan bir işlevsel özeliliğe sahip, özel nitelikte bir ambalaj kabul edip, aksi ispat edilmedikçe, bu taşıma kabı içinde taşınmasını sağlayacak nitelikte ambalajlanmış her eşya bir "koli olarak" veya "ünite" kabul edilerek taşıyan ÇTİ' nin sorumluluk sınırı belirlenmelidir. Yani burada, TTK m.1114 açısından sorumluluğun tespiti daha uygun gözükmektedir.[134] Konteyner taşımacılığının, çoklu taşımalar yönünden getirdiği diğer bir sorunu, "pratik" anlamda, taşıma işleticisinin konteyneri yükleme esnasında kontrol etme olanağının -bu tür taşımanın amacı olan hızlı ve ekonomik taşıma ilkesiyle de bağdaşmadığından- bulunmamasından kaynaklanmaktadır. Bu halde, taşımayı üstlenen, konişmento veya taşıma belgesine koyacağı kayıtla konteyner içindeki koli veya ünite adeti açısından ayrıca eşyaların hangi şartlarla alındığı hususunda kendini bağlamak istemeyebilir.[135] Bu durum özellikle, konteynerin yükleten/gönderen tarafından sağlanıp, istiflemenin gönderen/yükleten tarafından yapıldığı haller için söz konusudur. (yükletenin istifi ve bildirdiği sayı klozu)[136] Böylece, konişmento veya taşıma belgesine konan kayıtların taşıyıcının sorumluluğu konusunda sorunlar yaratabileceği rahatlıkla söylenebilir.[137] Diğer bir sorun da, konteynerdeki eşyalarda saptanan hasar veya ziyanın taşımanın hangi aşama ve mesafesinde meydana geldiğidir. Konişmentoya işlenen kayıt ve klozlarla da bağlantılı olan bu sorun, tazminatın kapsamının tayininde uygulanacak kuralların tespiti bakımından oldukça önemli bir koynu ifade etmektedir. Burada, taşımaya katılan diğer taşıyıcıların (alt taşıyıcı) sorumlulukları kadar, taşımayı üstlenen asıl

---

[134] Aynı düşünce için bkz. İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s.131
[135] TTK m.1110/II, b.2 "belli değil" klozu için gerekçe gösterme zorunluluğu yoktur. karş. TTK 1100; İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s.42
[136] Shipper's Load and Coat
[137] İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s.47 vd.

taşıyıcının (ÇTİ) kullandığı yardımcı şahısların kusur ve ihmallerinden doğacak sorumluluk halleri de söz konusu olacağından, zararın taşımanın hangi mesafesinde oluştuğunun tespiti önem arz etmektedir. Genellikle, konteynerlarla yapılan çoklu taşımalarda zararın meydana geldiği yerin tespiti yapılamamaktadır. Ancak, Konteynerin içinden deniz suyu çıkması gibi hallerde nadiren tespit edilebilmektedir.[138] Bu nedenle özellikle 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda böyle haller ile ilgili olarak zarar yerinin bilinip bilinmemesine göre çözüm getirilmiştir. (m.18 ve 19)

Konteyner taşımacılığının, çoklu taşımalar bakımından ortaya çıkardığı başkaca sorunlar, birazda taşıyıcının sorumluluğu konusundaki meselelerle bağlantılı olarak; teslim alma, yükleme, istif, boşaltma, zarar ihbar süresi, güverte de taşınması hali gibi sorunlardır.[139] Bunların bir kısmına, ilgili konularda yeri geldikçe değinilecektir.

Huckpack ve Ro/Ro taşımaları bakımından da kimi sorunlarla karşılaşılmaktadır. Bu taşımalarla ilgili olarak ortaya çıkan hukuki sorunların başında, zararın oluştuğu taşıma mesafesinin belirlenmesi sorunu yer almaktadır. Zarar doğurucu olayın hangi taşıma mesafesi sırasında meydana geldiğinin bilinmesi, taşıyıcının veya taşıma işleticisinin sorumluluğuna uygulanacak kuralların tespitinin yanı sıra, (CMR m.2/I) sorumluluğun kapsamı yönünden belirleyici kuralların tespitinde de önem arz etmektedir. (Hamburg Kuralları m.1/VI, CIM m.1, Varşova Sözleşmesi m.31 ve m.1, 1980 Cenevre Konvansiyonu m.18 ve 19). Ayrıca bu taşıma tekniklerinin başarıyla kullanılması, o ülkedeki taşıma terminallerinin ve araçlarının uygunluğuna da bağlıdır.

---

[138] S.ARKAN, "Eşya Taşımaya İlişkin Konvansiyon", s.43, dpn.47

[139] Bu sorunlar hakkında ayrıntılı bilgi için İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı" s.66 vd. Sean HARRINGTON, "Legal Problems Arising from Containmerization and Intermodal Transport", ETL, Vol. 17, 1982, No:1, s:3 vd. orada anılan mahkeme kararları.

E- Çoklu Taşıma İşleticisinin Sorumluluğu Konusunda Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar

Uluslararası çoklu taşımalar bakımından, taşıyıcının sorumluluğu konusunda ortaya çıkan temel sorunlar; taşımayı üstlenenin taşıyıcı sıfatı kazanıp kazanmadığı ve uluslararası taşımanın gerçekleştiriliş biçimi yönünden taşıyıcıların sorumluluk durumları ile, taşımayı üstlenenin belli meselelerdeki taşımayı diğer kişilere yaptırması halinde doğan sorunlar olarak ifade edilebilir.

Taşımayı üstlenenin, taşıyıcı sıfatı kazanabilmesi konusunda da bazı önemli problemler ortaya çıkabilmektedir. Sorumluluğun ana sujesi olan taşıyıcının, öncelikle bu sıfatı kazanıp kazanmadığına bakılarak, yapılacak saptama neticesine göre ilgili sorumluluk hükümlerinin tatbiki yer bulacaktır.

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmelerinin taşıyıcının sorumluluğu konusunda ortaya koyduğu önemli sorunlardan bir diğeri de, sözleşmelerin düzenlenme biçimiyle ilgili olarak ortaya çıkmaktadır. Asıl taşıyıcının ve anlaşma gereği bu sözleşmeye katılan taşıyıcıların sorumluluk durumları, bu konuyla ilgili olarak doktrin ve uygulamada önemli sorunlar yaratmaktadır. Konuyla ilgili münferit ve yeknesak hükümler öngören konvansiyonlar, bu sorunlarla ilgili çözücü düzenlemeler getirmektedir.[140] Burada, bu sorunlar ifade edilmeye çalışılacaktır.

Taşıma sözleşmeleri, daha önce de ifade edildiği üzere, gerçekleştiriliş şekline göre; basit ya da direkt taşıma sözleşmesi olarak ikiye ayrılmaktadırlar. Basit taşıma sözleşmeleri tek mesafe için yapılırken, direkt taşıma sözleşmelerinde ise, kat edilen birden fazla taşıma mesafesi vardır. Taşıyıcı taşımanın tümünü, başladığı andan, bittiği ana kadar yerine getirmeyi taahhüt eder. Bu taahhüt, mesafelerin tümünü içermekle birlikte, tek bir sözleşmeyle gerçekleştirilir. Buna karşılık gönderen de sözleşme gereği tüm taşıma mesafeleri yönünden tek bir taşıma ücreti öder. Direkt taşıma sözleşmesi gereği taşımanın tamamını yüklenen (tüm taşıma mesafeleri için taahhüt altına giren) taşıyıcı, taahhüt ettiği bu taşıma işlevini bizzat

[140] Gastone PETRİNİ, "Çok Modelli Taşımacılığın Olumlu ve Olumsuz Yönleri", 12-16 Haziran 1988, XXI. I.R.U. Dünya Kongresi, (Türkçeleştirilmiş tebliğ)

yerine getirmek zorunda değildir. Taşımanın tümünü veya bir bölümünü başka alt taşıyıcılara bırakabilir. Bu şahıs veya şahılar, taşıyıcının yardımcısı konumunda olduğundan, taşıma sözleşmesinin tarafi sıfatını kazanamazlar. Taşıma sözleşmesinin tarafi olan asıl taşıyıcı taşımayı bizzat yerine getirmese de bile, yine taşımanın tümünden sorumlu olmaya devam edecektir.[141] Taşıyıcının, çoklu taşımaya ilişkin tüm mesafeleri değil de, sadece kısmi bazı mesafeleri taahhüt etmiş olması halinde, direkt taşıma sözleşmesinden söz edilip edilmeyeceği hususu, doktrinde tartışma konusu yapılmıştır. Bir kısım yazarlar taşıyanın, taşımanın bir bölümü için taşıma komisyoncusu gibi hareket ederek, taşıma sözleşmesini kısmen taahhüt etmesi halinde direkt taşıma sözleşmesinin olmadığını ifade ederken, bazı yazarlar ise, bu halde de direkt taşımanın söz konusu olduğunu savunmaktadırlar.[142] Ancak, direkt taşımalarda taşıma sözleşmesinin taraflar için ekonomik ve hukuki bakımdan bir bütünlük arz ettiği ve dolayısıyla , direkt taşıma sözleşmesinde taşıyıcının tüm mesafeler bakımından taşımayı taahhüt etmesi ve taşıma borcunun bu şekilde olması işin doğası gereğidir. Aksi halde direkt taşımadan söz edilemeyecektir.[143] Zira direkt taşıma sözleşmesinin en belirgin vasfı, tüm mesafelerin tek bir sözleşme ile taşıyıcı tarafından taahhüt edilmesidir. Bu konuda 1980 Cenevre Konvansiyonunda "Çoklu Taşıma İşleticisi" tanımı getirilirken "...bu sözleşmenin ifasından ve ifasının yerine getirilmesinden sorumlu olmayı kabul eden kişi" olarak ifade edilmiş ve böylece komisyoncu gibi hareket eden taşıyıcının, bu halde dahi taşıyıcı sıfatıyla taşımanın tümünden sorumluluğu kabul edilmiştir.[144]

Direkt taşımalar, taşıma safhalarını meydana getiren bölümler ve bu bölümlerde kullanılan araçlar göz önünde tutularak ikiye ayrılır. Bunlardan "zincirleme taşımalarda" eşya taşıma; aynı tür araçlarla aynı tip taşıma mesafelerinde gerçekleştirilir. Örneğin bir limandan diğer limana gemi ile, oradan da başka bir limana yine başka bir gemi ile taşıma işleminin yapılması böyledir.[145] Çoklu taşımalarda ise taşıma, farklı taşıma mesafelerinden ve bu mesafelere özgü değişik

---

[141] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımalar", s:88

[142] Bkz. İ.DENİZ, "Sempozyum" 1984, s:180 - H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımalar", s:88

[143] Bu durumda, bir çoklu taşıma sözleşmesinden de söz edilemez. Burada ancak, ayrı ayrı yüklenilen, birden fazla basit taşıma sözleşmelerinden söz edilebilir.

[144] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", dpn:7 , s.31

[145] Latif ÇAKICI, "Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık, (Konteynerle Kombine Taşımacılık)", Ankara 1978, s:17 - İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları", İstanbul 1982, s:29 - H.ÜLGEN, Uluslararası Taşımalar, s:89)

tür taşıtlarla peş peşe gerçekleştirilerek yapılır. Örneğin gemi ile bir limana getirilen eşyanın değişik taşıma teknikleri kullanılarak bir TIR'a aktarılması ve varma yerine ulaştırılması halinde çoklu taşıma gerçekleştirilmiş olur.[146] Direkt taşımalar ister zincirleme, ister karma olsunlar, üç şekilde gerçekleştirilirler. Ancak, tümünde taşımayı gerçekleştiren asıl taşıyıcı vardır. Bu gerçekleştiriliş biçimleri basit ve katılmalı olarak yapılır. Katılma ya ilgililerin (taşıyıcı ve gönderen) iradeleriyle meydana gelir ya da, kanun gereği oluşur.

Basit olarak gerçekleştirilen direkt taşımalarda, taşıyıcı taşımanın tamamını gönderene karşı taşıma taahhüdü altına girer. Bu asıl taşıyıcı, alt taşıma sözleşmeleriyle taşıma işini diğer taşıyıcılara yaptırabilir. Ancak bu taşıyıcılar taşıyanın yardımcıları sıfatında olup, taşıma sözleşmesinin tarafi olmadıkları gibi asıl taşıyanın gönderene karşı sorumluluğunda da "taşıma taahhüdü" yönünden bir değişiklik meydana getirmez.

Katılmalı olarak gerçekleştirilen direkt taşımalarda rızai katılma halinde bir faraziyeden hareketle, sonuca varılmaktadır. Gönderenle taşıma sözleşmesi yapan asıl taşıyıcı (ilk taşıyıcı), gönderenin temsilcisi sıfatı ile bir sonraki mesafenin taşıyıcısıyla sözleşme yapıp, eşyaları taşınmak üzere bu taşıyıcıya verdiği ve bu şekilde temsil esası faraziyesinden dolayı bu mesafe taşıyıcısının, taşıma sözleşmesine katılarak asıl taşıyıcı ile birlikte müşterek ve müteselsilen sorumlu olacağı dile getirilmektedir.[147] Direkt taşıma sözleşmelerinin en belirgin özelliği, tek bir sözleşmeyle, akit taraflardan taşıyıcının, tüm safhalardaki taşımayı diğer akit taraf gönderene karşı taahhüt etmesi, diğer yandan gönderenin tüm taşıma için taşıyıcıya tek ücret ödemesidir. Yani direkt taşımalarda, sözleşmenin tarafları açıkça belirlenmek zorunluluğundadır. Eğer, taşıyıcı birden fazla olacak ise gönderenle yapılacak direkt taşıma sözleşmesinde bunun açıkça taraflarca kararlaştırılması zorunludur. Bu taşımanın başında tüm taşıyıcıların yapılacak sözleşmeye katılmaları, gönderenle iradelerinin bu konuda tereddüde meydan bırakmayacak şekilde açık olması anlamına gelir. Taşıma sözleşmeleri, bu arada direkt taşıma sözleşmelerinin yazılı şekil şartına bağlı bulunmadığı göz önüne alınacak olursa, bu konuda ihtilaf

[146] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımalar", s.88 vd. İ.DENİZ, " Kombine Taşımalar Sempozyum", 1984, s:175
[147] İ.DENİZ, "Kombine Taşımalar Sempozyum", 1984, dpn.26 s:179

çıkması halinde taşıyıcının bu sıfatını ispat etmesi gerekir.[148] Bu nedenle, direkt taşıma sözleşmesine sonradan belirli bir taşıma mesafesinde katılan taşıyıcılar bakımından, sözleşmenin başından beri tüm taşıma mesafelerini (sadece katıldığı mesafeyi değil) gönderene karşı taahhüt ettikleri anlaşılmak kaydıyla, katılma kabul edilmelidir. Aksi halde, sonradan katılan taşıyıcıları taşıyanın yardımcıları olarak değerlendirmek gerekecektir.

Kanun gereği katılma durumunda, kanun koyucu getirdiği hükümlerle belli şartların gerçekleşmesi halinde, asıl taşıyıcının yanında sonraki taşıyıcıların da taşımaya katılarak kural olarak baştan beri taşıyıcının sorumluluğunu paylaşmalarını kabul etmiştir. Burada önemli olan husus, taşımanın herhangi bir mesafesinde sonraki taşıyıcının asıl taşıyıcıdan, taşınan eşya ve bu eşyayı temsil eden belgeleri teslim alması ve sonraki taşımayı gerçekleştirmesidir. Gerek iç hukuk düzenlemelerinde (TTK m.796 ve 797) ve gerekse uluslararası düzenlemelerde, örneğin CMR m.34' de bu gibi hükümlere rastlamaktayız.[149]

F- Uluslararası Çoklu Taşıma Sözleşmelerinden Kaynaklı İhtilaflarda Yetkili Mahkeme ve Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi (Kanunlar İhtilafı) Sorunu

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmelerinden kaynaklı ihtilaflarda uyuşmazlığı giderecek olan yetkili mahkemenin hangi yer mahkemesi olduğu Cenevre Konvansiyonu'nun 26. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre davacının seçim hakkına göre şu yer mahkemelerinde dava açılabilecektir:

---

[148] Ulusal mevzuatımız yönünden direkt taşıma sözleşmeleri -bu arada çoklu taşımalar- ayrıca düzenlenmiş değildir. Ancak genel hükümler yönünden taşıma sözleşmelerinin kurulması, şekil şartına bağlanmamıştır. Bu konuyla ilgili olarak bkz. H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımalar", s:10 - S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:16 - A.ZEYNELOĞLU, s:40 - "...1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu, bu konudaki ihtilafları azaltmak için, gönderenin isteğine göre kıymetli evrak niteliğinde veya bu nitelikte olmayan taşıma belgesi (Çoklu taşıma belgesi) düzenleme zorunluluğu getirmiş ve taşıyıcıya (çok türlü taşıma işleticisi) bu görevi vermiştir.", Bkz. S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s:35 vd.

[149] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:92 vd. - İ.DENİZ, "Kombine Taşımalar Sempozyum", 1984, s:178, Bu konuda Demiryolu İle Eşya Taşınması Hakkındaki Konvansiyon'un (CIM/COTIF 1980) 35. maddesinin ikinci paragrafında ve 55/III' deki düzenlemeler örnek gösterilebilir; S.ARKAN, "Demiryolu İle Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları", 1987, s.45

- Taraflarca sözleşmede kararlaştırılmış olan yer,
- Davalının ticaret merkezinin, o yoksa mutad meskenin bulunduğu yer,
- Eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği yer,
- Davalının sözleşmeyi yapan ticari işletmesi ile şubesinin veya acentesinin sözleşme anında orada bulunması şartıyla sözleşmenin yapıldığı yer,

mahkemeleri yetkili mahkemelerdir. (CK m.26/I) Bu belirtilenlerin dışındaki bir mahkemede dava açılması mümkün değildir. (CK.26/II)[150] Ancak geçici ve koruyucu tedbirler[151] bakımından akid devletlerin yargı yetkisini kullanmalarına bu hükmün engel olmadığı da konvansiyonda ayrıca ifade edilmiştir. (m.26/II son)

Ayrıca konvansiyon tazminat talebinin yöneltilmesi halinde bu talep tarihinden sonra dahi davacının hangi yerde dava açmasını aralarında kararlaştırma yetkisine de sahip oluklarını da belirtmiştir. (m.26/III) Dolayısıyla sözleşmede olmamasına rağmen talepten sonra dahi taraflara davanın açılacağı yer bakımından anlaşma imkanı sağlandığı görülmektedir.[152] Burada amaçlanan yetki konusundaki alanı geniş tutarak bu konuda ortaya çıkacak ihtilafları mümkün olduğu ölçüde ortadan kaldırmaktır. Bu nedenledir ki yargı yetkisi gerek bu konvansiyonda gerekse Hamburg Kurallarında (m.21) oldukça geniş ve ayrıntılı düzenlenmiştir.

Geçici tedbirler bakımından sözleşen devletlerin yargı yetkisinin (Lexfori) kabul edilmiş olması da isabetli olmuştur. Zira işin niteliği itibariyle özellikle araçlar ve eşyalarla ilgili olarak ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz müesseselerini bunların bulunduğu mahal mahkemelerinde uygulamak daha kolay ve ucuzdur. Bu tür işlemler genellikle bir teminat gösterilerek yapıldığından, (örneğin Türk Hukuku bakımından HUMK m.110) aleyhine bu tür tedbirler istenenin zararları da peşin olarak talep sahibi tarafından karşılanmış olacaktır.

---

[150] Karş. Varşova/Lahey Konvansiyonu m.28/I ve Guetamala City Protokolü ile getirilen değişiklik için bkz. Cemal ŞANLI, "Sivil Havacılık Davaları", İstanbul 1992, s:15

[151] Örneğin, ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz veya delil tespiti istemleri.

[152] Benzer düzenleme için bkz. Varşova Konvansiyonu m.32

Konvansiyonda yetkili mahkeme olarak belirlenen mahkeme, Uluslararası Çoklu Taşımalardan kaynaklanan tüm uyuşmazlıklarda yetkilidir. Örneğin taşıma sözleşmesinden, taşıma senedine yazılan kayıtlardan, sorumluluktan veya haksız fiilden dolayı açılan dava olabilir. (CK m.20/I)

Konvansiyonda, dört bent halinde sayılan yetkili mahkemelerin seçimi davacıya verildiğini ifade etmiştik. Ancak, bu seçimi ulusal hukukun kendisi belirleyecektir. Zira, konvansiyonun davacının ulusal hukukuna göre yetkili sayılan yerlerde bulunanların yargı alanı içindeki yer mahkemelerinden birinde açılabileceği öngörülmüştür. Öyleyse davacı seçimini yaparken kendi iç hukukunu göz önünde bulundurarak bu seçimi yapacaktır.[153] Bu açıdan bakıldığında, davacı tarafından konvansiyon hükümleri çerçevesinde Türkiye'de dava açılmak istense ve davalının ikametgahı (ikametgah mahkemesi m.27'nin atfı ile, HUMK m.9 uygulanarak seçilecektir) mahkemesinde dava açılmışsa, bu mahkemenin konvansiyonun 26. maddesinde sayılan dört yerden birine uyuyor olması aranacaktır. Eğer, örneğimizdeki halde davalının ikametgahı mahkemesi bu dört yerden birine uymuyor ve taraflar arasında da bu yerin yetkili kılınması konusunda harici bir yetki anlaşması da yoksa, bu yer mahkemesinde davacının dava açması yetkisizlik dolayısıyla mümkün olmayacaktır. Bu haldeki yetki itirazı lexfori kuralı gereği, HUMK m.187/II uyarınca davalı tarafca ancak ilk itiraz[154] olarak ileri sürülebilecektir. Ancak yetki konusundaki itirazın, ilk itiraz olarak ileri sürülmemiş olması halinde Türk mahkemesinin yetkili olduğunun kabulü gerekecektir.[155] Bu anlamda Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisizliği, yer itibariyle yetkisizlik durumunda olduğu gibi, ancak ilk itiraz olarak ileri sürebilir. (HUMK m.187/II) Davalı Türk mahkemesinin milletlerarası yetkisizliğini ilk itiraz olarak ileri sürmezse, mahkemenin milletlerarası yetkisini kabul etmiş sayılacağından, dava artık Türk

---

[153] Türk Hukuku bakımından, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini iç hukukun yer itibariyle yetki kuralları tayin eder. (2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun m.27, (RG.22.05.1982/17701)

[154] HUMK m.187/II gereği, yetkinin kamu düzenine ilişkin olmadığı hallerde yetki itirazı ancak ilk itiraz olarak ileri sürülebilir. Yetki ve ilk itiraz konusunda bkz. Baki KURU/Ramazan ARSLAN/Ejder YILMAZ, "Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı", Ankara 1993, s:159 ve 531

[155] Aysel ÇELİKEL/ Ergin NOMER, "Devletler Hususi Hukuku Örnek Olaylar-Mahkeme Kararları", İstanbul 1997, s:163) "*...Yer itibariyle yetki kaidelerinin milletlerarası yetki kaideleri olarak kullanılması yer itibariyle yetki kaidelerine ait diğer hükümlerin de milletlerarası yetki alanında kullanılması sonucunu meydana getirir.*

mahkemesinde görülür.[156] Burada dikkat edilmesi ve gözden kaçırılmaması gereken konu, davacının seçimine konu olan ve konvansiyonun 26/1 a-d arasında belirtilen yerlerin milletlerarası yetki (genel yetki)'ye ait seçim olduğudur. Zira, burada milletlerarası yetki ile hangi yer mahkemesinin davaya bakmaya yetkili olduğu saptanmaktadır. Konvansiyonun, bu maddesinde a-d bentlerinde belirli bir sıra da gözetilmemiştir. Herhangi birinin yetkisinin belirlenmesi yeterlidir.

Konvansiyondaki davalının ticaret merkezi, mutad meskeni, eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği yer kavramları hangi hukuka göre belirlenecektir. Davaya bakan mahkeme bunları belirlerken, taraflar arasında kurulu olan anlaşmaya öncelik tanıyacaktır. Sözleşmede hüküm bulunmaması halinde hakim, lexfori kuralı gereği ulusal hukuk düzenlemesinden yararlanacaktır.[157] Bu yetkili mahkemelerden birinde dava açılmış veya karar verilmiş olması halinde aynı taraflar arasında aynı nedene dayanarak bir diğer yetkili mahkemede dava açılması söz konusu değildir. (CK m.26/IVa) Bu duruma, konvansiyonda bir istisna getirilerek, eğer ilk davanın açılması sonucu elde edilen ilam yeni açılan ülke mahkemesinde tenfizi mümkün değilse, yeniden dava açılabilecektir. Bu konvansiyon bakımından yeni bir dava olarak sayılmamıştır. (CK m.26/IVb). Böylece akid devletler, arasında tenfizin getirdiği zorluklar da önlenerek o ülkede şartları oluşmayan tenfiz için müracaat mümkün olmaması halinde yeniden dava açılarak hak kaybına yol açılması önlenmek istenmiştir.[158]

Konvansiyon, tarafların tahkim yoluna gitmesine de imkan vermiştir. (CK m.27)

Kanunlar ihtilafı kuralları gereği uygulanacak hukuk bakımından, öncelikle ilgili konvansiyonun uygulama alanı göz önünde tutulmalı ve taraflar arasındaki "uluslararası çoklu taşıma" sözleşmesinin hükümleri de dikkate alınmalıdır. Buna

---

[156] A.ÇELİKEL/E.NOMER, "Devletler Hususi Hukuku Örnek Olaylar - Mahkeme Kararları", İstanbul 1997, s:104

[157] Hamburg Kuralları m.3 ve Varşova Sözleşmesi bakımından açıklamalar için bkz.: H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:233 - Ayrıca Cemal ŞANLI, "Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk", İstanbul 1992, s:18

[158] Bkz.: Ergin NOMER, "Devletler Hususi Hukuku - Genel Prensipler Uygulama-Milletlerarası Usul Hukuku-Yabancı Kararların Tanınması ve Tenfizi", İstanbul 1990, s:477

göre, taraflar arasındaki sözleşmede kararlaştırılan hukuk (seçilen hukuk olarak) öncelikle uygulanacaktır.[159] Anlaşmaların uygulama alanı dışında kalan uluslararası çoklu taşımaların ortaya çıkardığı sorunlar bakımından uygulanacak hukuk ise, davanın açıldığı devletin Devletler Özel Hukuku kurallarına göre tespit edilecektir.[160] Demek oluyor ki, münferit düzenlemeler bakımından CMR, COTIF/CIM, Varşova Sözleşmesi, Hamburg Kuralları; yeknesak düzenleme bakımından 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu yönünden (yürürlüğe girmek şartıyla) sözleşmede uygulanacak hukuka ilişkin hüküm yoksa, davanın açıldığı mahkemenin Devletler Özel Hukuku kurallarına göre, yetkili yer mahkemesi belirlenecektir.[161] CMR' de genel bir kanunlar ihtilafı kuralına yer verilmemekle birlikte, bazı konularda örneğin, zararın taşıyıcının "kastı" ya da "ağır kusuru" ile meydana geldiği iddiasının (kast ve ağır kusurun belirlenmesi bakından) lexfori' ye (CMR m.29/I), zamanaşımı süresinin uzamasına ilişkin şart ve sebeplerin de lexfori' ye (CMR 32/II), taşıma Senedindeki imalatın geçerliliğinin tespiti hususuna "akdin yapıldığı yere" (CMR 5/I), Eşyanın satımına ilişkin usullerde malın bulunduğu yer hukukuna" (CMR m.16) göre bir çözüm getirileceği öngörülmüştür.

CIM' de ise , CMR' de olduğu gibi özel durumlara özgü kanunlar ihtilafı kuralları getirilmiştir.[162]

Varşova Konvansiyonu'nda ise, uluslararası hava taşımacılığı konusunda kendine özgü emredici kurallar getirilmekle, tüm ihtilaflara bu konvansiyonun

---

[159] Gülören TEKİNALP, "Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk - (MÖHUK m.24 ve Zımni Hukuk Seçimi)", MHB 1983, Sayı: 29, s:99

[160] Cemal ŞANLI, "Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanması Gereken Hukuk (Uygulanacak Hukuk)", MHB 1989, Yıl:9, Sayı:1, s:49; Bu anlamda MÖHUK kuralları Türkiye için geçerli olacaktır.

[161] Örneğin, 1995 tarihinin Ekim ayı itibariyle taraf olduğumuz CMR' ye ilişkin daha önceki tarihlerde verilmiş kararlar da, kanunlar ihtilafı kuralları çerçevesinde (Tanıma ve Tenfiz kapsamında) Türk mahkemeleri tarafından uygulanmıştır. Yargıtay 11.HD, T.05.06.1985, E.1985/3471, K.1985/4258 sayılı kararı (ERİŞ, a.g.e., s.1071) ve Yargıtay 11.HD., T.30.01.1990, E.1988/8985, K.1989/434 sayılı kararı (karar yayınlanmamıştır.) C.ŞANLI, "Uygulanacak Hukuk", s:51; Bu kararla ilgili olarak bkz. , Lerzan YILMAZ, "CMR Konvansiyonu ve Türkiye", 1991 Yasa Hukuk Mevzuatı ve İçtihat Dergisi, Cilt:XIV, Sayı:11, s:1471) Deniz Taşımacılığı yönünden bir alacak davasında HGK, yetki sözleşmesine rağmen bu yetkinin Türk hukukunda belirtilen (yer itibariyle yetkili mahkeme) genel yetkiyi ortadan kaldırmadığını kabul edip, MÖHUK m.31 uyarınca münhasır yetki olmadığına karar vermiş ve uyuşmazlığın esasına kanunlar ihtilafı kurallarını uygulamıştır. (Karar metni için bkz. MHB, Sayı: 1, Yıl: 8, 1988, oy çokluğu ile verilen kararda 2675 sayılı yasanın 31. maddesini hukuk seçimine münhasır yetki getirdiğini savunmuşlardır. Yargıtay 11.HD., T.15.02.1990, E.1989/974, K.1990/926 İBD, Cilt:64, Sayı:.4-5-6, s:529

[162] Bu haller ile ilgili olarak bkz. C.ŞANLI, "Uygulanması Gerekeken Hukuk", s:50

emredici kaidelerinin uygulanacağı öngörülmüştür. Aksine bir "hukuk seçimi" konusunda taraflar anlaşamaz. (CM.32) Ancak konvansiyon bazı hallerde "Lexfori" nin uygulanacağını kabul etmiştir. (Varşova Konvansiyonu, m.21) Örneğin müterafik kusurun sorumluluğu etkileme derecesi, "Lex fori'ye" göre belirlenecektir.

Gerek Hamburg Kuralları gerekse 1980 Cenevre Konvansiyonu hükümleri birer emredici kural olmaları nedeniyle, çıkan uyuşmazlıklara doğrudan uygulanacaklardır. (CK m.20) Uygulama alanı dışında kalanlarda ise genel anlamda, yukarda belirttiğimiz uygulama, yani davaya bakan mahkemenin Devletler Hususi Hukuku kuralları geçerli olacaktır.[163] Bu da her ülkede farklılıklar gösterir.

Bu açıdan Türkiye'ye baktığımızda MÖHUK' la karşılaşırız. Taşıma hukuku yönünden özel bir bağlama kuralı getirilmemiştir. Ancak, genel anlamda akitlere uygulanacak hukukla ilgili getirilen 24. maddeye göre bir akit statüsü (Lex obligationis) aranabilir. Bu maddeye göre uygulanacak hukuk, borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukukudur. (MÖHUK 24/II) Taşıma sözleşmeleri bakımından borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edim, taşıyanın edimidir. Taşıyanın edimini ifa ettiği yer, tarafların anlaşmasına göre taşıma işinin tamamlandığı veya hitamının erdiği yerdir. Bu yer aynı zamanda, eşyanın alıcıya teslim edildiği yerdir.

[163] Bu mahkemenin yetkili mahkeme veya yetki kazanmış - örneğin yetki itirazında bulunulmaması nedeni ile - mahkeme olması gerekir

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
SORUMLULUK HALLERİ

I-SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI

A-Genel Olarak

Uluslararası çoklu taşıma sözleşmelerinden kaynaklı "sorumluluk halleri" incelenirken, yalnızca ziya/hasar ve gecikmeden doğan zararlar üzerinde durulacaktır. Haksız fiile dayalı zararlar ile, akdi sorumluluk doğuran diğer haller, incelememiz dışındadır.

İncelememiz kapsamında yer alan "taşıyıcının sorumluluk halleri" daima taşıma sözleşmesinden kaynaklı olacağa için, doğal olarak burada, bir "akdi sorumluluk" hali söz konusu olacaktır. Taşıyıcı taşıma süresi boyunca hakimiyeti altında bulunan eşyaları korumakla yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlali halinde yani taşıyıcı veya taşıma işleticisi, eşyanın ziya veya hasara uğraması ya da eşyanın belli bir süre içerisinde taşınmamasından kaynaklı gecikme dolayısıyla, uğranılan zararlar nispetinde, yükle ilgili kişilere karşı sözleşme ilişkisi sebebiyle sorumludur.[1] Bu durum, yani hasar, ziya veya gecikme tüm taşıma sözleşmelerinde yer alan taşıyıcının sorumluluğu konusunun temelini oluşturmaktadır. Ancak, münferit uluslararası konvansiyon veya ulusal kanunlar, taşıyanın sorumluluğu konusunda, farklı taşıma türlerinin özelliğinden kaynaklanan ayrık durumlar sebebiyle, değişik düzenlemeler getirmişlerdir.[2] Biz incelememizde, uluslararası çoklu taşımalar konusunda yeknesak hükümler getiren 1980 Cenevre Konvansiyonu'nu esas alırken, diğer münferit düzenlemelerde yer alan hükümler ile, mevzuatımız hükümlerini de göz önünde bulunduracağız ve ardından sorumluluk konusunda öngörülen uluslararası sorumluluk sistemleri konusunu irdeleyeceğiz.

---

[1] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu" s:27

[2] Burada TTK m.780,781,1019,1061 - BK m..96,100 – TSHK m.121,122 - CMR m.17 -Varşova Sözleşmesi m.18 ve 19 - CIM m.35 - Hamburg Kuralları m.5 ile, 1980 Cenevre Konvansiyonu m.16, bu farlı düzenlemelere örnek olarak sayılabilir.

Bu bölümde, öncelikle sorumluluk kavramının hukuki niteliğine değinilerek, daha sonra sorumluluk konusunda uluslararası alanda kabul görmüş sorumluluk sistemlerinden bahsedilecek ve nihayet konunun esasını teşkil eden sorumluluğa ilişkin durumlar, iki ana başlık halinde ele alınıp incelenecektir. Bu bölüm başlığı altında işlenecek konular sırasıyla; 1) Sorumluluğun Hukuki Niteliği 2) Uluslararası Sorumluluk Sistemleri 3) Muhtelif Konvansiyon Düzenlemelerinde Yer Alan Sorumluluk Sistemleri 4) Taşıyanın Yüke Özen (Eşyayı Koruyup-Gözetme) Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu 5) Taşıyanın Eşyayı Belirli Bir Süre İçinde Taşıma Borcunu Yerine Getirememesinden Doğan Sorumluluğu (Geç Teslim Dolayısıyla Sorumluluk) 6) Taşıyanın Sorumluluğunun Belirli Bir Tutar İle Sınırlandırılması şeklinedir.

B- Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Sorumluluk kavramı hukukta farklı anlamlar ifade edebilmektedir. Ancak en geniş anlamıyla hukuki sorumluluk; bir zararın giderimi ile ilgili tüm sözleşme ve sözleşme dışı yükümlülükleri ifade etmektedir.[3] Burada, sözleşme dışı kusur sorumluluğu (haksız fiil sorumluluğu), sebep sorumluluğu veya sözleşmeden doğan sorumluluk halleri söz konusudur. Bu anlamıyla sorumluluk, tazminat borcunun esas kaynağıdır. Tazminat borcu hukuka aykırı davranışla doğar, borcun içeriği tarafların anlaşması ya da mahkeme kararı ile belirginleştirilir.

Bu açıdan bakıldığında, sorumluluğun tarihsel gelişimi içinde iki temel ilkenin yer aldığı görülmektedir. Bunlardan biri "kusur" ilkesi diğer de "kusursuz sorumluluk" ilkesidir. Kusur ilkesi, 18.yüzyıl sonlarına kadar hakimiyetini sorumluluğun tek dayanağı olarak sürdürmüştür. Sonraki yıllarda teknolojik gelişmeler ve bunların ortaya çıkardığı toplumsal değişmeler karşısında, sorumluluğu sadece kusur ilkesi ile açıklamak yetersizleştiği hatta adaletli bir sonuç sağladığı da kolaylıkla savunulamaz hale gelmiştir.[4]

[3] Fikret EREN, "Borçlar Hukuku. Genel Hükümler", İstanbul 1998, Cilt:1, s.80 – Safa REİSOĞLU, "Borçlar Hukuku. Genel Hükümler", İstanbul 1998, s. 33 - Mustafa Reşit KARAHASAN, "Sorumluluk Hukuku Sözleşmeler - Sözleşmeden Doğan Sorumluluk", İstanbul 1996, s: 59 – Henrik DECHNEAUX /Pierre TERCIER, "Sorumluluk Hukuku" (Ç.Salim Özdemir) Ankara 1982, s.2

[4] Haluk TANDOĞAN, "Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku", Ankara 1981, s.1 vd.

Tüm bu toplumsal gelişmeler karşısında "kusursuz sorumluluk" ilkesi, kusura dayalı sorumluluk ilkesi yanında somut dayanaklarını ortaya koyarak, hukuk evreni içerisinde yerini almaya başlamıştır. Tabi ki bu arada, kusura dayalı sorumluluk ilkesi de devamlılığını sürdürmüştür. Kusursuz sorumluluk genel olarak kendini tehlike sorumluluğu, hakkaniyet sorumluluğu ve fedakarlığın denkleştirilmesi ilkesi[5] şeklinde göstermektedir.

Borçlar Kanunu'nun "borçlunun mesuliyeti" ibaresini taşıyan 96'ncı maddesinde borçlunun, edimini hiç veya gereği gibi yerine getirmemesinden dolayı alacaklının uğradığı zararın giderilmesi yükümlülüğü düzenlenmektedir. Ayrıca, bu maddede borçlu aleyhine bir kusur karinesi getirilmekle, borçlu kusursuzluğunu ispatlamadıkça sözleşmeye aykırı davranıştan dolayı alacaklının zararını gidermekle yükümlü tutulmaktadır.[6]

En yaygın ve geniş sorumluluk sebebi, kusur sorumluluğudur. Burada sorumluluk, zarar verenin kusurlu davranışına dayandığı için "kusur sorumluluğu" olarak nitelendirilmektedir. Sözleşmelerden doğan sorumluluğun sebebi de kural olarak, borçlunun kusuruna dayanmaktadır. Dolayısıyla sözleşmeden doğan sorumluluğun kurucu unsurunun, borçlunun kusuru olduğu açıktır.[7]

Borç ilişkisini kuran sebepler, borç ilişkisinin taraf veya taraflarının hukuki işlem yapma iradesinden kaynaklanıp kaynaklanmamasına göre ikiye ayrılmaktadır. Bu ikili ayrım, "hukuki işlemden doğan borç ilişkileri" ile "doğrudan doğruya kanundan doğan borç ilişkileri"nden ibarettir. Bu ayırıma göre, tarafların hukuki işlem yapma iradesine dayanan borç ilişkileri, hukuki işlemden doğan borç ilişkileridir. Buna karşılık borç ilişkisi, taraf iradesinden tamamen bağımsız olarak, kanunda öngörülen maddi şartların yani belirli bir olgunun unsurlarının somut olayda gerçekleşmesinden doğuyorsa, bu tür borç ilişkilerine de, "doğrudan doğruya

[5] Ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan ULUSAN, "Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi ve Uygulama Alanı", İstanbul 1977 - Aytekin ATAAY, "Borçlar Hukuku'nun Genel Teorisi", İstanbul 1981, s.72 vd.
[6] Vural SEVEN, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yükün Ziya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2001, (Doktora Tezi), s:27
[7] Fikret EREN, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler" İstanbul 1994, Cilt:III, s:228

kanundan doğan borç ilişkileri denilmektedir.[8] Ayrıca, hukuki işlemden[9] doğan borçlar da, tek taraflı hukuki işlemlerden doğan borçlar, sözleşmeden[10] doğan borçlar ve kararlardan doğan borçlar olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

Sözleşmeden doğan sorumluluklarda, sorumluluğun gerçekleşmesi kural olarak borçlunun kusurlu olmasına bağlıdır. Borçlar Kanunu' muzun 96'ncı maddesine göre borçlu, alacaklıya verdiği zararı giderme yükümlülüğünden, ancak kusursuz olduğunu ispat etmek suretiyle kurtulabilir. Sözleşmeden doğan sorumluluğun kurucu unsuru, kural olarak borçlunun kusurunun varlığına bağlı olmakla birlikte, istisnai bazı hallerde, özellikle bir kanun hükmüne (BK m. 100) dayanan hallerde borçlu, "sebep olma" veya "kusursuz sorumluluk" ilkesine göre sorumlu olur.

Uluslararası ticaret, yalnızca farklı devletler arasında ekonomik alanda ilişkiler yaratmakla kalmayıp, farklı hukuk sistemlerinin de birbirinden etkilenmesi sonucunu doğurmuştur. Bu etkileşimin en yoğun olarak uluslararası taşıma hukuku alanında yaşandığı yadsınamaz bir gerçekliktir. Zira aşağıda değinilecek olan uluslararası konvansiyonlarda öngörülen sorumluluk sistemleri konusu, bu etkileşimin en çarpıcı örneklerindendir. Gerek uluslararası alanda muhtelif konvansiyonların öngördüğü hukuki düzenlemeler ve gerekse ulusal mevzuatlarda yer alan birbirinden farklı düzenlemeler, taşıyanın sorumluluğuna uygulanacak hukuk açısından önemli sorunlar yaratmıştır. Her devletin kendi iç hukuku olarak geliştirdiği düzenlemelerden kaynaklı farklılaşma sıkıntıları, özel hukuk alanında yer alan ve özellikle taşımacılıkla ilgili bazı kuralların uluslararası düzeyde yeknesaklaştırılması gereğini ortaya koymuştur.

[8] Haksız fiilden, sebepsiz iktisaptan, vekaletsiz iş görmeden, velayet ve vesayet gibi çeşitli pek çok hukuki ilişkiden veya kanunda öngörülen belli olaylardan doğan borçlar bu kategoridedir. Bütün bu ilişkilerde taraf veya tarafların hukuki işlem yapma iradeleri olmadığı halde, sadece kanunda öngörülen maddi şartlar gerçekleştiği için borç ilişkisi doğmaktadır.

[9] Hukuki işlem; bir veya birden çok kişinin hukuk düzenince öngörülen sınırlar içinde gerektiğinde diğer unsurlarla birlikte hukuki sonuçlar doğurmaya yönelmiş irade açıklamasından veya açıklamalarından oluşan olguya denilmektedir. bkz. F.EREN a.g.e. s:115

[10] Sözleşme; genel olarak, birbirinden farklı menfaat ve amaçlarla hareket eden kişiler arasında hukuki bir sonuç ve özellikle bir borç doğurmak. mevcut bir borçta değişiklik yapmak ya da onu tümüyle ortadan kaldırmak amacıyla yapılan anlaşmadır. Bkz. TEKİNAY/AKMAN/ BURCUOĞLU/ALTOP, Borçlar Hukuku, s: 43-44 - F.EREN, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", s:191

II- ULUSLARARASI SORUMLULULUK SİSTEMLERİ

A- Sorumluluk Ağı Sistemi (Network System)

Sorumluluk ağı (network) sistemi,[11] ilerde açıklanacak diğer sorumluluk sistemleri gibi sorumluluğun hukuki niteliğinin belirlendiği bir sistem olmayıp sadece sorumluluğu uygulanacak hükümlerin tespitini yapmaktadır.[12] Örnek vermek gerekirse; deniz yolunda ziya, hasar veya gecikme nedeniyle sorumluluğu gerektiren bir durumun oluşması halinde, şartları varsa Hamburg Kuralları, aynı olayın demiryolunda meydana gelmesi halinde ve yine şartları varsa CIM/COTIF hükümleri; olay karayolunda meydana gelmişse, CMR hükümleri ve havayolunda meydana gelmiş ve şartları oluşmuş ise, Varşova Sözleşmesi hükümlerinin sorumluluk ve tazminata uygulanması hali gösterilebilir.

Bu sistemde öngörülen sorumluluk dayanağı; taşımanın değişik tür araçlarla yapıldığı her bir mesafe için, uluslararası konvansiyonlarda veya ulusal mevzuatta belirlenmiş olan sorumluluğa ilişkindir.[13] Zira sistemin temel özelliği de bu nokta belirlemektedir. Çünkü, bu sisteme göre zarar doğurucu olay hangi taşıma türünde (mesafesinde) meydana gelmiş ise, o taşıma türüne ilişkin uluslararası konvansiyon hükümleri ve gerektiğinde iç hukuk hükümleri sorumluluğu tayin etmekte ve de tazminatın saptanmasında rol oynamaktadır. Başka bir deyişle zararın doğduğu yer, aynı zamanda akdin ifa edilememesi veya geç ifa edilmesi nedeniyle taşıyıcının sorumluluğuna uygulanacak hükümleri de belirleyecektir. Elbette ki aynı durum tazminatın belirlenmesi içinde geçerli olacaktır.

Görüldüğü üzere bu sorumluluk sisteminin öngörüleri ile, uluslararası alanda hukuk kurallarının birleştirilmesini sağlamak ve yeknesak hukuk kuralları oluşturmak mümkün değildir. Buna rağmen, bu sistemin taşımaya ilişkin

[11] M.Z.AKIN,"Eşya Taşımacılığı Sempozyumu" İstanbul 1984, s.50, Yazar bu sorumluluk sistemini "şebeke sorumluluk sistemi" olarak adlandırmaktadır.

[12] Sorumluluk sistemleri konusundaki görüşler ve tartışmalar için bkz. UNCITRAL (Uluslararası Ticaret Hukuku Hakkında Birleşmiş Milletler Komisyonu) ve UNCTAD (Ticaret ve Kalkınma Hakkında Birleşmiş Milletler Konferansı) çalışma ve raporlarına bakınız. Örneğin, United Nations Conference on Trade and Development TD/MT/CON/17 Add. 1

[13] Hamburg Kurallarında sorumluluk kapsamının tümüne bu sorumluluk sisteminin (Network) kabul edildiği hakkında bkz. Emine Yazıcıoğlu, "Taşıyanın Sorumluluğu", s:165

uluslararası konvansiyonlarda ağırlıklı olarak kabul edildiği ve uygulama bakımından da yaygın bir kullanıma sahip olduğu yadsınamaz bir gerçekliktir. Bu nedenledir ki, özellikle taşıma hukuku alanındaki hukuk kurallarının yeknesaklaştırılması çalışmalarında, bu sorumluluk sistemini devre dışı bırakmak kolaylıkla mümkün değildir. Bu durum kendini açıkça 1980 Cenevre Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmalarında göstermiş, özellikle gelişmiş ülkelerin ve bilhassa İngiliz delegasyonunun açık muhalefetiyle karşılaşılmıştır. Fikirler genelde bu açıklanan sorumluluk sistemi lehinde gelişmiştir. Bu nedenledir ki, Cenevre Konvansiyonu'nda genel olarak yeknesak sorumluluk sistemi kabul edilirken, buna mukabil tazminatın belirlenmesi yönünde fikir birliği sağlamak maksadıyla, sorumluluk ağı sistemine de yer verildiği görülmektedir.(CK m.18, 19)

B- Yeknesak Sorumluluk Sistemi (Uniform Liability)

Bu sorumluluk sisteminde hasar, ziya veya gecikmenin hangi taşıma türü veya mesafesinde meydana geldiğinin bir önemi yoktur. Tek sorumlu olarak taşımayı üstlenen taşıyıcı veya taşıma işleticisi, tüm taşıma mesafeleri bakımından konvansiyonda öngörülecek sorumluluk hükümlerine göre hasar, ziya veya gecikmeden dolayı sorumlu olacaktır. Zararın hangi taşıma mesafesinde meydana gelip gelmediği aranmayacaktır. Başka bir deyişle, sorumluluğun tabi olduğu esaslar, yine o konvansiyon hükümlerince belirlenecektir.[14] Örneğin; yeknesak sorumluluk sisteminin benimsendiği bir konvansiyonda, belirlenen sorumluluğun hukuki niteliği yönünden kusursuz sorumluluk ilkesi mi yoksa kusur sorumluluğu ilkesi mi olacağı konusundaki sorunun cevabını yine o konvansiyonda bulmamız gerekecektir. Çoğu kez bunu, o konvansiyonun, ele aldığı konuyu düzenleme amacı ortaya çıkaracaktır. Bu konuda somut bir örnek vermek gerekirse, VII. Nükleer Maddelerin Denizde Taşınması Alanındaki Hukuki Sorumluluk Hakkındaki 11.12.1971 tarihli[15] Brüksel Konvansiyonu'nda "objektif sorumluluk sistemi" benimsenirken, ondan daha sonra olmasına rağmen konusu taşıma olan 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda kusur sorumluluğunun benimsendiğini görmekteyiz.[16] 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda

[14] Örneğin 1980, Cenevre Konvansiyonu bkz. m.2 ve 14
[15] F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s.98
[16] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.41

yeknesak sorumluluk sistemi benimsenmiş; ancak fikir birliği sağlanması bakımından kendine özgü "sui-generis" bir sistem getirilerek, zararın giderimi (tazminat) yönünden ağ (şebeke) sistemine de yer verilmiştir.[17] Bu sistem, ikili veya çok taraflı sözleşmelerde sıklıkla kullanılan bir sistem değildir.Uluslararası sorumluluk sistemleri, özellikle çok taraflı sözleşmelerde hukuk kurallarını birleştirme çalışmalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

C- Mutlak Sorumluluk Sistemi (Strict System)

Bu sorumluluk sisteminde taşımayı üstlenenin mutlak sorumluluğu vardır. Sorumluluğu doğuran olay gerçekleştiğinde, zararın hangi taşıma türünde olduğuna bakılmaksızın ve hiçbir limitle sınırlı olmadan taşımayı üstlenenin mutlak sorumluluğu gereği, meydana gelen zarar tam olarak ödenecektir.[18] Bu sistemin, katı bir sorumluluk ortaya koyuşu, konvansiyonlarda taraftar bulmasını güçleştirdiğinden sık kullanılan bir sistem olmadığını söyleyebiliriz. Bu sorumluluk sisteminde tek şart, taşıma sırasında zararın doğmuş olmasıdır. Taşımayı üstlenen, başka bir şart aranmaksızın meydana gelen zararın tam olarak giderimi konusunda, mutlak olarak sorumludur. Sorumluluğun her taşıma türü için aynı olarak kabul edilmesi yönüyle yeknesak sorumluluk sistemine benzer görünse de, hiçbir kurtuluş beyyinesine (dayanağına) olanak tanımaması dolayısıyla da, bu sorumluluk sisteminden ayrılır.[19]

III- MUHTELİF KONVANSYON DÜZENLEMELERİNDE YER ALAN SORUMLULUK SİSTEMLERİ

A- CMR' de Öngörülen Sorumluluk Sistemi (CMR m.2)

Bu konvansiyon hükümlerine bakıldığında eşyanın, üzerine yüklendiği araçtan ayrılmadan, bu taşıtla birlikte, yolculuğun bir bölümü denizde, demiryolunda iç sular da ya da havada gerçekleştirilmiş olması halinde, taşıma sözleşmesine yine CMR uygulanacaktır. Bu düzenlemeye göre, tüm taşıma mesafelerine, dolayısıyla

[17] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon" s.39 vd - M.Z.AKIN, "Eşya Taşımacılığı Sempozyumu", s:40 vd.
[18] M. Zeki AKIN, "Eşya Taşımacılığı Sempozyumu", s:52
[19] y.a.g.e., s:52

taşıyıcının sorumluluğuna CMR hükümleri tatbik edilecektir. Bu durum, konvansiyonda yeknesak sorumluluk sisteminin kabul edildiğini göstermektedir.[20] Ancak, CMR m.2/I c.2'ye baktığımızda, eğer taşıyıcı ziya/hasar veya gecikmenin kendi fiil veya ihmalinden kaynaklanmayıp, diğer tür taşıtla yapılan taşıma esnasında ve bu taşıma nedeniyle oluştuğunu ispat etmesi halinde, taşıyıcı, o taşıma türünü düzenleyen emredici hükümlere göre sorumlu olacaktır. İşte bu son hal bizi zararın nerede oluştuğunun araştırılmasına ve neticesine göre de, sorumluluğu düzenleyen hükümlerin tespitine götürür ki, bu da artık yeknesak sorumluluk sisteminden uzaklaşıldığını ve "şebeke" (ağ) sorumluluk sisteminin burada kabul edildiğini gösterir. Zira, artık taşıma sözleşmesine ve taşıyıcının sorumluluğuna, CMR hakim olmayacak tespit edilecek ve taşıyıcının "ispat" ettiği o taşıma mesafesine ait "emredici" hükümler hakim olacaktır. Ancak, o taşıma mesafesine tatbik edilecek emredici kurallar yoksa, taşıma sözleşmesine yine CMR hükümleri tatbik edilecektir. Burada yeniden yeknesak hükümlerin uygulama alanı bulacağı söylenebilir.

CMR m.2'de, kural olarak tüm taşıma sözleşmesine ve taşımaya CMR hükümleri tatbik edileceğinden, yeri gelmişken öngörülen sorumluluğun hukuki niteliğini de belirlemek gerekir. Sorumluluğu düzenleyen CMR m.17 dikkate alındığında, akdi sorumlulukta "kusur prensibinin" peşin olarak kabul edildiği ve fakat bazı hallerde taşıyıcının bu halleri ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceği anlaşılmaktadır. Demek oluyor ki, taşıyıcı kural olarak "kusurlu imkansızlık"[21] halinde, eşyanın kendisi tarafından teslim alındığı tarih ile gönderilene teslim ettiği tarih arasında uğramış olduğu hasar ve ziyadan sorumludur. Ancak, ziya, hasar veya gecikmenin talep sahibinin (CMR m.12) kusurundan, bu kişi tarafından verilen talimattan, eşyadaki ayıptan ya da taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan doğduğunu ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabilir. (CMR m.17/II) [22] Bu düzenlemeyle, taşıyıcı "kusursuz imkansızlık" halini ve diğer sayılan halleri ispatlaması halinde hasar, ziya veya

[20] Bkz Ziya AKINCI, "Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR", s:88 vd.
[21] Kavram için bkz. N. FEYZİOĞLU, "Borçlar Hukuku, Genel Esaslar", C.II, 1977, İstanbul 1977, s.172 - TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler" İstanbul 1993, s.903 - M.DURAL, "Borçlunun Sorumlu Olmadığı Sonraki İmkansızlık" (Doçentlik tezi) İstanbul 1976, s.7 vd.
[22] Bkz.Alihan AYDIN, "CMR' ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", İstanbul 2002, s:72

gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olmayacaktır. [23]

Konvansiyon, taşıyıcının, taşıttaki hatalı bir durum veya taşıtı kendisinden kiraladığı kişinin kusuruna, ihmaline dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağını açıkça ifade etmiştir (m.17/III). Yani, kullanılan taşıtta hatalı bir durum varsa, taşıyıcı mutlak biçimde sorumlu olacak ve hiçbir biçimde sorumluluktan kurtulamayacaktır.[24] Bu hal ise tam bir "kusursuz sorumluluk" halidir.[25]

CMR m.17/IV' de taşıyıcının, bazı özel riskli durumlarda sorumluluktan kurtulabilmesine olanak tanınmıştır. Ayrıca bu maddedeki haller ile ilgili olarak ispat yükü hafifletilmiş olup taşıyıcının, ziya/hasar sebebi olarak CMR m.17/IV' de[26] sayılan halleri ortaya koyması yeterli sayılmıştır. (CMR m.18/II)

Aksinin ispatı davacıya düşecektir.[27]

Konuyla ilgili açıklamalarımızı tamamlamadan önce 17. maddede yer alan "taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği hal"in ne olduğunun ortaya konulması gerektiği kanaatindeyiz. Söz konusu tabir, taşımacılık alanının da önce "gecikme zararları" sonra da "hasar/ziya" sorumluluğundan kurtulma sebebi olarak CIM hükümlerinde yer almıştır. Söz konusu halin "mücbir sebep" olup olmadığı tartışma konusudur.[28] Bu konuda ARKAN, bu tabirin mücbir sebepten daha geniş bir anlama sahip olduğunu ifade ederek, özellikle Türk-Alman hukuk çevresinde mücbir sebepten söz edilebilmesi için borçlunun iradesi dışında meydana gelen olay, öngörülmeyen ve en üst düzeyde tedbir alınmasına rağmen kaçınılmaz nitelikte olması lazım geldiğini, oysa gerek demiryolu gerekse karayolu taşımalarında mutlaka dışardan gelen özelliğinin olmadığı, CMR bakımından bunun

[23] S.ARKAN, "CMR Sempozyum", s.13
[24] Aracın lastiğinin standart dışı kalmasına rağmen kullanılmış olması, soğuk hava tertibatının bozuk olmasına rağmen kullanılması, açıkta taşınan yüklerin üzerindeki brandanın eski olmasına rağmen kullanılması hatta araçta tamir aletlerinin olmaması hali (S.ARKAN, "CMR Sempozyum" s.13 dpn.25) örnek gösterilebilir. Bu tabirin geniş anlaşılması gerektiği hususunda aynı yazar, CMR, Sempozyum, s.13
[25] S.ARKAN, "CMR Sempozyum", s.16 dpn.46
[26] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.47
[27] Benzer düzenleme CIM m.37/II Hamburg Kuralları m.5/V; Fehmi ÜLGENER, "Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri", İstanbul 1991, s:47
[28] Tartışmalar konusunda bkz. S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları", s.100

haklılığını ortaya koyan maddenin 17/III olduğunu ifade etmektedir.[29] Gerçekten de adı geçen yazarın da ifade ettiği gibi "taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önlemeyeceği hal" basiretli taşıyıcının göstermesi gereken özenin üzerinde olması nedeniyle "beklenmeyen halden" daha ileri seviyede[30] ve "dışardan gelme" özelliğinin aranmaması nedeniyle de "mücbir sebepten" daha geniş anlama sahip sorumluluktan kurtulma halini ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak taşıyıcının sorumluluğun hukuk niteliğinin CMR' de ve paralel hüküm taşıyan CIM' de özen borcu bakımından ağırlaştırılmış bir kusur olduğu söylenebilir.[31]

Bu sistemi hukukumuz yönünden TTK hükümleriyle karşılaştırdığımızda, gecikme ve hasar ziya halinin ayrı ayrı ele alınıp düzenlendiği görülmektedir. TTK m.780 gecikme halini, 781 ise ziya ve hasar halini ele almaktadır. Gecikmeyi düzenleyen TTK 780'de objektif sorumluluk" benimsenirken, ziya/hasar halindeki "kusur sorumluluğu" esası benimsenmiştir.[32]

B- Hamburg Kuralları'nda Öngörülmüş Olan Sorumluluk Sistemi

Hamburg Kuralları hakkında daha önceki bölümde bilgi verilmiştir. Hamburg Kuralları'nın 1/VI maddesinin ikinci cümlesi, bilindiği gibi çoklu taşımaları "denizde eşya taşıma sözleşmesi" ile bağlantılı olarak düzenlemiştir. Bu konuda daha önceki anlatımlarımıza atıf yapmakla yetiniyoruz. Mevcut anlatımlar ışığında konvansiyona bakacak olursak, Hamburg Kuralları yalnızca denizde yapılan taşıma bölümüne tatbik edilmesi mümkün görülmektedir. Taşıma sözleşmesinde diğer taşıma türlerine ise o taşıma türünü düzenleyen konvansiyon yoksa ulusal hukukun kurallara uygulanacaktır. Bu da bize konvansiyonun, "sorumluluk ağı" sistemi veya "şebeke

[29] S.ARKAN, "CMR Sempozyum", s.14; aynı yazar, "Demiryolu Taşımaları", s.101; Ayrıca "mücbir sebep" hakkında TANDOĞAN, Türk Mesuliyet Hukuku Ankara 1961, s.464; TEKİNAY/AKMAN BURCUOĞLU ALTOP,"Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1993, s.1002 vd.

[30] S.ARKAN, "CMR Sempozyum" s.14, dn.32; S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları" s.102, dpn.47

[31] Buradaki sorumluluğun "yumuşatılmış kusursuz sorumluluk" olduğu görüşüyle ilgili S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları", s.102 karş. aynı yer dpn.48'de belirtilen yazarlar.

[32] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.60 - H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.45. Gecikme zararları dolayısıyla, taşıyıcının "mücbir sebep" dışında kusursuzluğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulması mümkün değilken, hasar ve ziya halinde kusursuz olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir (TTK 781/II). H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:45 - A.ZEYNELOĞLU, Uygulanmalı Taşıma Hukuku, s:238

sistemi" olarak ifade ettiğimiz sorumluluk sisteminin kabul ettiğini göstermektedir.[33]

Hamburg Kuralları bu düzenlemesiyle, çoklu taşımalar yönünden CMR m.2'de getirilen düzenlemeden —istisna hali hariç— farklı bir sistem getirmiş olmaktadır. Kural olarak CMR' de tüm taşıma sözleşmesi CMR' de öngörülen sisteme tabi iken Hamburg Kuralları'nda sadece deniz yolu ile yapılan taşıma mesafesine konvansiyonun tatbiki mümkündür. Bu, daha çok havayolu ile yapılan taşıma sözleşmelerin tatbik edilen Varşova Sözleşmesi'nin 31. maddesinde düzenlenen hale benzemektedir. Zira, Konvansiyonun adı geçen maddesinde de sözleşmenin farklı taşıma türlerini içermesi halinde yalnızca hava taşımalarına uygulanacağı öngörülmektedir. (Varşova Sözleşmesi m.31) Hamburg Kuralları'nın getirdiği bu düzenleme, 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda sorumluluğun temel sistemi olması konusunda tartışmalara yol açmış ve fakat sonuçta, sorumluluk alanında yeknesak sorumluluk sistemi benimsenerek, taşıyıcının hasar, ziya veya gecikmeden doğan zararlar dolayısıyla sorumluluğuna zararın nerede oluştuğuna bakılmaksızın konvansiyonun, sorumluluğa ilişkin sevk ettiği hükümlerin tatbik edileceği ifade edilmiştir. (1980 Cenevre Konvansiyonu m.16)

Şimdi de 1978, Hamburg Kuralları'nın getirdiği ve sorumluluğun düzenlendiği maddelere ana başlıklar altında değinelim. Konvansiyon, yedi bölüm halinde toplam 34 maddeden oluşmaktadır. Birinci bölüm, genel hükümler başlığı altında konvansiyondaki bazı kavramları (örneğin, taşıyan, yükleten, denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi vs.) birinci maddesinde tanımlarken, ikinci maddesinde Konvansiyonun uygulama alanını belirlemektedir. İkinci Bölüm, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümleri içermektedir. Üçüncü Bölüm yükletenin sorumluluğu, dördüncü bölüm taşıma belgeleri, beşinci bölüm talep ve dava haklarının, altıncı bölüm ek hükümleri ve yedinci bölüm ise konvansiyonun yürürlük maddelerini düzenlemektedir. Konvansiyon, bu düzenleme tarzıyla daha sonra hazırlanan 1980 Cenevre Konvansiyonu'na temel oluşturmuştur.

Hamburg Kuralları'na göre, navlun sözleşmesi veya konşimentoya Hamburg

[33] F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s.18, ve 203 1980 Cenevre konvansiyonu'nun oluşum çalışmaları sırasında, ilgili delegasyonu tarafından Hamburg Kuralları'nda benimsenen network sisteminin, konvansiyona uygulanışı için yoğun çaba sarf etmiştir (CT/MI/CON/17 add. 1, s:16 vd

Kuralları'na aykırı hiçbir hüküm konulması mümkün değildir; konulması halinde de o kayıt geçersiz sayılır.(Hamburg Kuralları m.23/I) Bu haliyle Hamburg Kuralları emredici bir karaktere sahiptir. O kadar ki, düzenlenen belgede bu yolda bir açıklama yer almaz ise ve yükle ilgili hak sahibi zarara uğrarsa taşıyan, eşyanın ziya, hasar veya gecikmeden dolayı hak sahibinin uğradığı zararın tamamını karşılayacak şekilde tazminle sorumlu kılınmıştır (Hamburg Kuralları, m.23/IV)

Konvansiyona göre taşıyan, teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar [34] eşyanın kendi muhafazası altında bulunduğu süre içinde; yükleme limanında, boşaltma limanında veya taşıma sırasında eşyaya gelen ziya, hasar veya gecikmeden dolayı sorumludur. (Hamburg Kuralları m.4, 5; karş. Cenevre Konvansiyonu m.14, 16 - CMR m.17 - CIM m.35, 36 - Varşova Sözleşmesi m.17 - TSHK m.121 - TTK m.781) Ancak kendisinin, adamlarının veya vekillerinin, zarar doğurucu olayı ve sonuçlarını önlemek üzere makul ölçülerde gerekli bütün önlemleri almış olduğu kanıtlanacak olursa, taşıyan sorumluluktan kurtulabilecektir. (m.5/I) Bu yönü ile CIM m.27/II ve CMR m.17/II' de getirilen düzenlemeyle paralellik oluşturduğu anlaşılmaktadır.[35] Teslimde gecikmeden dolayı sorumluluk ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesinde öngörülmüş bulunan boşaltma limanında açıkça kararlaştırılan süre içinde veya böyle bir anlaşma yoksa özenli bir taşıyandan olayın özellikleri dikkate alınarak istenilebilecek makul süre içinde eşyanın teslim edilmemiş olması durumunda taşıyanın teslimde geciktiği kabul edilmektedir (Hamburg Kuralları m.5/II; benzer düzenleme için bkz. 1980 Cenevre konvansiyonu m.16/II)[36] Teslim süresinin sona ermesinden sonra takip eden 60 gün içinde konvansiyonun 4. maddesinde öngörülen şekilde teslim olunmaz ise hak sahibi, eşyayı kaybolmuş sayabilme (tam ziyaa uğramış gibi) hakkına sahip olacaktır. (m.5/III)

[34] Bu durumun ne şekilde tespit olunacağı konvansiyonun 4. maddesinde gösterilmiştir.
[35] Ayrıca karş. Varşova Konvansiyonu m.20/I, TSHK m.123, 1980 Cenevre Konvansiyonu m.16/I, TTK m.782 ve 1061, TTK 1063'de ise taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri düzenlenmiştir. Hamburg Kuralları'nda böyle bir düzenlemeye rastlamıyoruz. Zira temeli 1924 Brüksel Konvansiyonu olan hükme yer verilmemiştir.
[36] TTK' nda denizde eşya taşınması hususunda ayrıca, gecikmeden dolayı (geç ifa) meydana gelecek zararlarla ilgili özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu hallerde taşıyanın sorumluluğu genel hükümlere tabidir (T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmeleri", s.163). Yani Borçlar Kanunu'nun 96 ve devamı maddeleri uygulama alanı bulacaktır. Kara taşımaları yönünden ise TTK 779 ve 780 maddelerinde düzenleme getirilmiştir.

Konvansiyonda sorumluluğun belli bir meblağ ile sınırlandırılması sistemi benimsenmiş ve bu sebeple yeni bir hesap birimi kabul edilmiştir. (HK m.6 ve 26, ayrıca benzer düzenleme için bkz. 1980 Cenevre Konvansiyonu m.18 ve 31) Bu, Özel Çekme Hakkı[37] (ÖÇH) olarak adlandırılan hesap birimidir.

Hamburg Kuralları'nın, 1924 Brüksel Konvansiyonu'ndan (La Haye Kuralları) ve 1968 Protokolü (Visby Kuraları) den diğer bir farkı ve yeniliği de, "istisnaları" kaldırmış olmasıdır. Bunun yanında güverte yükü, canlı hayvan taşınması ve yangın halleri ile ilgili ayrıca kurtarma yardımda hangi hallerde sorumlu olmayacağı yönünde hükümler getirilmiştir. Örneğin, canlı hayvan taşınmasında canlı hayvanın, böyle bir taşımaya ait özel risklerden dolayı ziya, hasar veya geç teslimindeki gecikmeden doğan zarardan, taşıyan sorumlu olmayacaktır. Burada ispat külfeti yükletene geçeceğinden, aksinin ispatını yani taşıyanın, adamının veya temsilcisinin kusur ve ihmalinden olayın ve zararın meydana geldiğini, yükleten ispat etmek durumunda kalacaktır (Hamburg Kuralları m.5/V)[38]

Hamburg Kuralları'nda "kusur sorumluluğu" ilkesinin benimsendiği açıkça ifade edilmiştir. Konvansiyon Ek II' de ki ifade; işbu sözleşmeye göre taşıyanın sorumluluğunun, onun kusurunun veya ihmalinin bulunduğunu varsayan bir ilke üzerine kurulduğu yönündedir. Bunun anlamı, genel kural olarak ispat külfetinin taşıyanda kaldığı, fakat bazı hallerde Sözleşme hükümlerinin bu genel kuralı değiştirmiş olduğudur.Konvansiyondaki bu sorumluluk esasının, taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulması için, kendisinin, adamlarının veya temsilcilerinin olayı ve sonuçlarını önlemek üzere makul ölçüde gerekli bütün önlemleri almış olduğunun ispatı gereklidir. Burada, "kusura dayalı bir sorumluluk" olduğu, ancak gösterilmesi

[37] "Special Drawing Right/SDR"
[38] F.TEKİL, Uluslararası Konvansiyonlar", s:176; E.GÖĞER, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu" s.613; Benzer düzenleme CMR m.1714 ve CMR 37 görülmektedir.

gereken özenin "objektif" bir kıstasa bağlandığı söylenebilir.[39]

Bizde, TTK m.1019 ve 1061 ve takip eden maddelerde denizde mal taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Taşıyanın sorumluluğu, navlun mukavelesinden doğan akdi sorumluluğa dayanır, taşıyan kusurlu olmadığını ispat etmedikçe sorumlu olur.[40] Bu açık kusur sorumluluğu Lahey Kaideleri'nden gelen bölümlerle karmaşık bir düzenleme halini almıştır. TTK ile, bir yandan belirli bir sorumluluk halleri düzenlenirken (m.1019, 1061), diğer yandan da kesin sorumluluk halleri (TTK 1063, 1064) getirilmiştir. Yükün ziya ve hasarından taşıyıcının sorumluluğu konusunda taşıyanın kendisi ve kendi adamlarının ve gemi adamlarının tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve ihtimamı göstermemelerinden yani ticari kusurlarından TTK. 1061 ve 1062 gereği sorumlu olacağı hükme bağlanmıştır.[41] Temelde, özel olarak sayılan sorumsuzluk hallerini bir tarafa bırakacak olursak, kusur prensibinin hakim olduğu anlaşılmaktadır. Gerek geminin başlangıçta denize yola yüke elverişli olmasından (TTK 1019) gerekse yükün ziya ve hasarından sorumlulukta (TTK 1061 vd) kanun, kusur sorumluluğu aramıştır.

C- Varşova Konvansiyonu'nun da Öngörülmüş Olan Sorumluluk Sistemi

Sorumluluk sistemi olarak, konvansiyonun hangi sorumluluk sistemini benimsediğini tespit etmek için, sorumluluğu düzenleyen madde ile uluslararası karma taşımayı düzenleyen hükmünü birlikte ele alarak, ortak bir değerlendirme

---

[39] E.GÖĞER, "Çeviri", BATIDER, Cilt:IX, Sayı:13 1078 s.656 vd (metin çevirisi) ayrıca yazarın konvansiyon üzerinedei yorumları için bkz: E.GÖĞER, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler", BATIDER, c.10, 5.30 1980 s.601-617, T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmeleri", s.161; aynı yazar "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı", 1978, BATIDER, 1979 c.X, s.223-252; TEKİL, konvansiyonun 5. maddesinin kusur karinesi değil, sorumluluk karinesi olduğunu ifade ederek şöyle demektedir. "... Taşıyanın üzerindeki karine kusur karinesi değildir. Çünkü, kusursuzluğunu kanıtladığı takdirde, salt böyle bir kanıtlama ile sorumluluktan kurtulamaz. Hamburg Kuralları'na göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için: a) Zarar doğuran olayın kendisine, adamlarına veya vekillerine atfolunacak bir kusur ve önlem eksikliği dışında bir sebepten doğduğunu b) Bu olayı ve sonuçlarını önlemek üzere kendisi adamları veya vekilleri tarafından makul ölçüde gerekli bütün önlemlerin alındığının birlikte kanıtlanması gerekir."Aynı yönde benzer hüküm getiren 1980 Konvansiyonu'nda da kusur sorumluluğunun benimsendiği, ancak özenin objektif kıstasa bağlandığı (Objektif Kusur Sorumluluğu) görüşü için bkz. S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.41; HERBER, a.g.m., s.493 vd; William TETLEY, "The Hamburg Rules – Acommentory" LLMCLQ, 1979, s.7

[40] F.ÜLGENER, "Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri" İstanbul 1991, s:73

[41] Burada şunu ifade etmek gerekir ki taşıyan, kendi adamları ile gemi adamlarının geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine ilişkin kusurlarından sorumlu tutulmamıştır (TTK m.1062/2). ÇAĞA, Navlun Mukaveleleri, s.171, R.KENDER, "Yükleme Boşaltma Sempozyumu", s.77 vd. Oysa ki Hamburg Kuralları'nda bu sorumsuzluk sistemi terk edilerek, kural olarak kusur sistemi prensibi burada da korunmuştur (m.9). Bu, sorumluluk konusunda 1924 Brüksel Konvansiyonu'ndan Hamburg Kuralları'nın ayrıca önemli bir özellik olarak görülmektedir. Bu konuda bkz. M. Fehmi ÜLGENER, , "Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri", İstanbul 1991, s.15

yapılmalıdır. Bilindiği gibi Varşova Sözleşmesinin "31"nci maddesi bu taşımaları düzenlemektedir. Buna göre, içinde havayolunun da bulunduğu ve diğer taşıma türlerini de içeren bir taşıma sözleşmesi varsa, Varşova Konvansiyonu, uygulama şartlarının varlığı halinde, sadece havayolunda geçen taşımayı uygulanabilecektir. (Varşova Konvansiyonu m.31) Bu durumda diğer taşıma türlerine, varsa o taşıma türü ile ilgili uluslararası konvansiyon hükümleri tatbik edilecektir. Anlaşılan o ki Varşova Konvansiyonu, tüm mesafelerdeki taşımalara uygulanacak yeknesak kuralları içermemektedir. Bu haliyle Konvansiyonun, "şebeke" ya da "sorumluluk ağı" sistemi (network system) benimsediği rahatlıkla söylenebilir.

Konvansiyon, uluslararası çoklu taşıma içinde yer alan hava taşıması bölümüne tatbik edileceğine göre, getirilen sorumluluğun hukuki niteliğini ortaya koymak gerekecektir. Taşıyıcının hasar/ziya sorumluluğu 18. maddede, gecikmeden doğan sorumluluğu da 19. madde de tespit edebilmektedir. Keza 20. maddede taşıyıcının sorumluluktan kurtulma hali ve yine 21. madde de "müterafik kusurun" sorumluluğu kaldırılmasında oynadığı role yer verilmiştir. Taşıyıcı, kabul edilmiş eşyanın hasar ve ziyanından sorumludur. Aynı şekilde gecikmeden doğan zararlardan da sorumludur. (m.18 ve 19) Sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyıcının, kendisinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldıklarını veya gerek kendisinin gerekse temsilcilerinin bu tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabilecektir. (Varşova Konvansiyonu m.20/I) Bu, hem gecikme hem de hasar/ziya hali için geçerlidir (Benzer hüküm TSHK m.123). Birinci halde, gerekli tedbirleri alınmış olması aranmaktadır. Bu, objektif bir vakanın gerçekleşmiş olmasına bağlıdır. Somut olarak alınması gereken tedbirlerde, bu objektif olayın önlenmesine yönelik tedbirlerdir.[42] Diğeri ise, gerekli tedbirlerin alınmasındaki imkansızlığın ispatıdır. Bu da, mücbir sebep halinin ispatı demek olmaktadır. Burada da, objektif olgulara bakarak tespit etmek gerekecektir.[43] Buradan hareketle taşıyıcının sorumluluğunun ne olduğunu belirleyebiliriz. Taşıma sözleşmesinin taraflarından biri olan taşıyıcı, diğer akit tarafa karşı akdin ifasını yani taşımayı taahhüt etmiştir. Borcun ifa edilmemesi ise

[42] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.157; B.SÖZER, "Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümleri'ne göre Taşıyıcının ve İşletmenin Sorumluluğu", BATIDER, c.xıl, S.4, 1984, s.23 vd.
[43] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.157 - İ.DENİZ, "Sempozyum", 1985, s.216

taşıyıcının "akdi sorumluluğunu" doğurur. Eğer, akdin ifa edilmez veya edilemez olması kusurlu imkansızlık nedeniyle oluşmuş ise, borçlu taşıyıcının tazminat sorumluluğu doğacıktır. Kusursuz imkansızlık halinde ise mücbir sebep nedeniyle taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır.[44] Bu, taşıyıcının ispatına bağlıdır. işte bu nedenle akdi sorumluluğun temelinde "kusur" sorumluluğu bulunduğundan burada da temelde bir kusur sorumluluğunun bulunduğu, ancak bu kusur sorumluluğunun, "özen borcu ağırlaştırılmış" bir kusur sorumluluğu olduğu düşüncesindeyim. Ancak, sorumluluğun "objektif sorumluluk" olduğunu da savunulmaktadır.[45]

D- COTIF' de Öngörülen Sorumluluk Sistemi (COTIF m.3/III - CIM m.1)

Daha önce açıkladığımız üzere merkez ofisine bildirilen hatlarda yapılmak kaydıyla taşımanın demiryolu dışındaki karayolu, denizyolu ve iç su yolunda yapılan taşımanın tümüne CIM hükümleri uygulanacaktır (COTIF/m.3 ve CIM/ m.1) Dolayısıyla, uluslararası demiryolu taşımaları bakımından da CMR' ye benzer bir düzenleme getirilmiştir. Tüm taşıma sözleşmesine COTIF/CIM hükümlerini uygulanacak olması konvansiyonun yeknesak sorumluluk sistemini benimsediğini göstermektedir. Zira, taşıma listede kayıtlı olmak şartıyla nerede zararın oluştuğuna bakılmaksızın —özellikle sorumluluk yönünden— CIM hükümlerine tabi kılınmıştır.

Taşıyıcının sorumluluğunu Demiryolu Eşya Taşımasına İlişkin Konvansiyon, B ekini oluşturan CIM m.35 ve devamı maddelerinde düzenlemektedir. Bu hükümlere baktığımızda CMR 17. maddesiyle benzer ve paralel hükümler içerdiğini görürüz. Özellikle 36/II maddesi ile CMR 17/II. maddenin paralel olduğu açıkça görülmektedir.[46]

---

[44] Akdin ifa edilmemesi ve sonuçları ile ilgili açıklamalar için bkz. F.FEYZİOĞLU, "Borçlar Hukuku Genel Esaslar", s.160 vd - TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, "Borçlar Hukuku", s.851 vd. ayrıca 1000 vd.

[45] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.157. Yazar, buradaki sorumluluğun "objektif sorumluluk olduğunu savunmaktadır. Ayrıca H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s.53 - TSHK bakımından benzer sistem için bkz. B.SÖZER, "Sorumluluk", s.22; İ.DENİZ, "Sempozyum", 1985 (tartışmalar), s.217; sorumluluğun "objektif sorumluluk" olduğu yolunda bkz. H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.159 ve dn. 21. Yargıtay 11.HD' nin E.1995/3924 K.1995/7580 ve 26.10.1995 tarihli kararında, başka noktalardan ilk derece mahkemesinin kararını bozmakla birlikte, Konvansiyonu değerlendirme görüşüne katıldığı, dolayısıyla ilk derece mahkemesi TSHSK ve Varşova Sözleşmesinin kusur esasına dayalı sınırlı sorumluluk esasını benimsediği yolundaki görüşün, Yargıtay dairesince kabul gördüğü anlaşılmaktadır (karar yayınlanmamıştır.)

[46] S.ARKAN, Demiryolu Taşımaları, s:101

CIM m.35/I'e göre taşıma belgesi ile eşyayı taşımayı kabul eden demiryolu, teslime kadar tüm mesafelerde yapılan taşımalardan sorumludur. Ziya, hasar veya gecikmeden doğan zararlar, hak sahibinin talimatı nedeniyle veya hak sahibinin kusuruyla oluşmuş veya eşyanın kendinden kaynaklanan sebepten doğmuş ya da, demiryolunun önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olaydan meydana gelmiş ise taşıyıcı bunları ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabilecektir. Bazı hallerde de ziya veya hasarın somut olayın akışına göre CIM 36/III'de sayılan hallerin birinden doğmuş olması ihtimalinin ortaya konulması, demiryolunu sorumluluktan kurtaracaktır. (CIM 37/II)[47] Burada da sorumluluğun hukuki niteliğinin "özen borcunun ağırlaştırıldığı" bir kusur sorumluluğu olduğudur. CMR' de yer alan paralel hükümlerle ilgili yapılan açıklamalar burada da gçerlidir.[48]

E- Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu'nun da Öngörülen Sorumluluk Sistemi

"Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler 1980 Cenevre Konvansiyonu" sorumluluk sistemi olarak, taşıyıcı konumundaki ÇTİ' nin sorunluluğu yönünden "yeknesak sorumluluk" (Uniform liability) sistemini kabul etmiş, tazminat miktarının belirlenmesi konusunda ise, zarar doğurucu olayın gerçekleştiği taşıma mesafesinin bilinip bilinmemesi durumuna göre değişebilecek çözüm uygulamaları sebebiyle, "şebeke" (network) sorumluluk sistemini benimsemiştir. Konvansiyonun sorumluluk sistemi ile ilgili olarak getirmiş olduğu bu ikili yapı, kendine özgü "sui generis" bir düzenlemedir.[49]

Konvansiyonun hazırlık aşamalarında, konvansiyonda yer alacak konular kadar taşıyanın sorumluluğuna uygulanacak sistemde büyük tartışmalara yol açmıştır. Gelişmekte olan ülkelerin kamu hukukunu ilgilendiren konuların da (örneğin sigorta ve gümrük gibi) konvansiyonda yer alması yönündeki önerileri,

---

[47] y.ag.e., s:98; Bu haller, açık vagon taşımaları, kötü ambalajlama yükleme, boşaltmacının alıcı tarafından yapılması, gönderenin hatalı yüklemesi canlı hayvan taşınması gibi hallerdir.)

[48] Karş. ARKAN, Bu sorumluluğun "yumuşatılmış kusursuz sorumluluk" olduğu görüşünde Olduğunu ifade etmektedir. y.a.g.e., s:102

[49] S.ARKAN, "Eşyaların Çok Türlü Taşınması Hakkında Konvansiyon", s.40; M. Zeki AKIN, "Sempozyum", 1984, s.40 ve 52; F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar" s.203 ; Erik CHRISPEEL, "The United Nations Convension on International Multimodal Transport of Goods", A Background Note, ETL.Vol.XV, No:4, 1980, s.366

gelişmiş ülkelerce kabul görmemiştir.[50] Sorumluluk konusunda ise gelişmiş olan ülkeler —ki çoğu taşıyan konumundadır— network (şebeke) sisteminin hakim olmasını istemelerine karşın, gelişmekte olan ülkeler —ki genellikle taşıtan (veya gönderen) konumundadırlar— yeknesak (uniform) sistemin kabul edilmesine eğilimli olmuşlardır. Sorumluluk sistemi konusundaki uzun tartışmalar sonunda nihayet, konvansiyonda taşıyıcı olarak nitelenen "çoklu taşıma işleticisi"nin sorumluluğuna ilişkin olarak "yeknesak sorumluluk sistemi" esas alınmış, ancak sorumluluk neticesinde doğacak olan tazminatın belirlenmesinde esas alınan sistem ise, "şebeke sistemi" olmuştur.

Konvansiyon, taşıma hukuku yönünden taşıyanın sorumluluğu konusunda yeknesak hükümlerin uygulanmasını sağlamakla önemli bir ayırt edici özelliğe sahip olmaktadır. Çünkü, diğer münferit düzenlemelerde, ilgili olduğu taşıma türüyle ilgisi ölçüsünde ve ona bağlı olarak konvansiyon hükümlerinin sorumluluğa tatbiki mümkün iken, konvansiyonda aracın niteliği, tarafların milliyeti veya zararın nerede olduğuna bakılmaksızın konvansiyon hükümleri, uygulama alanı içindeki tüm sözleşmeye ve taşıyanın sorumluluğuna uygulanacaktır.

Sorumluluğun hukuki yapısı bakımından konvansiyon hükümlerine bakacak olursak, Hamburg Kuralları'na benzer bir düzenleme getirildiğini rahatlıkla görebiliriz. Hatta o kadar ki, sorumluluğu düzenleyen maddelerin yazılışı bile birbirinin benzeridir.[51] Konvansiyonun 16. maddesinde ÇTİ' nin sorumluluğu düzenlenmiştir. Buna göre ÇTİ, eşyanın ziya, hasar veya geç tesliminden doğan zararlardan sorumludur. Ancak bu sorumluluğun söz konusu olabilmesi için, ziya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın, (Konvansiyonun 14. maddesinde yer aldığı üzere) yükün taşıyanın hakimiyeti altındaki süre içinde gerçekleşmiş olması gerekmektedir. (CK m.16/I, karş. Hamburg Kuralları m.5/I)

ÇTİ' nin bu sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisinin, adamlarının ya da taşımanın yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin zarara

[50] Tartışmalarla ilgili bkz. TD1MT s.17 vd. ve TD/MT/CONF/16/Add 1, s:3
[51] Bu konuda Hamburg Kurallarının 5. maddesi ile konvansiyonun 16. maddesi karşılaştırılabilir.Belirtilen husus tesadüf olmayıp, Hamburg Kuralları'ndan esinlenerek konvansiyon hazırlanmış olması nedeniyle doğaldır.

neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi gerekmektedir. (CK m.16, karş. Hamburg Kuralları m.5)

Bu açık hükümlerden de anlaşılacağı üzere, Cenevre Konvansiyonu'nda ÇTİ için öngörülmüş olan sorumluluk prensibi, "kusura dayalı" sorumluluktur.[52] Zira, bu taşıma akdinden doğan sorumluluk yönünden ÇTİ' nin kusurlu olduğu "kusur karinesi" olarak mevcuttur. Burada, gönderenin çoklu taşıma sözleşmesinin varlığını, hasar veya ziyayı veya gecikmeyi yani borcun hiç veya kısmen ifa edildiğini veya ifanın geciktiğini ve bu nedenle zarara uğradığını ispat etmesi yeterli iken, ÇTİ' nin "kusursuzluğunu" ispat etmesi gerekecektir.[53] Aksi halde ÇTİ meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Konvansiyon taşımayı üstlenen ÇTİ' nin kusursuzluğunu nasıl ispatlayacağını göstermiştir. Ancak bu şekilde ÇTİ, kusursuzluğunu ispat edip, sorumluluktan kurtulabilecektir. Bunun için gerek kendisi ve gerekse adamları veya taşımanın yerine getirilmesinde hizmetinden yararlandığı diğer kişilerin zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi gerekmektedir. Burada akdi sorumluluk söz konusu olduğundan, edimin ifasının yerine gelip gelmemesi önemlidir. Eğer, ÇTİ' nin edimini kusurlu olarak yerine getiremediği tespit edilecek olunursa, bu taşıma akdinden dolayı taşıyanın gönderene karşı tazmin sorumluluğu doğacak, aksi halde ise sorumluluk doğmayacaktır. Dolayısıyla "kusursuzluk" hem olay hem de olayın sonuçlarına ilişkin olarak ÇTİ tarafından ortaya konulup ispatlanmalıdır. Böylece anlaşılmaktadır ki Konvansiyonda kusura dayalı bir sorumluluk sistemi kabul edilmiş, ancak taşımayı üstlenen ÇTİ' nin göstereceği özen objektif kıstaslara bağlanmıştır. Taşımayla ilgili objektif olarak gösterilmesi gereken özen, taşıyan bakımında her somut olayda farklılık gösterebileceği için, bu yüzden her somut olay için ayrı değerlendirme yapılmalıdır.

---

[52] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.41; Yazar burada kusur karinesi değil sorumluluk karinesi" olarak nitelendirmektedir. Yearbook of United Nations Commission in International Trade Law 1985 Vol. xVI, s.233; H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:103

[53] Türk hukuku yönünden, BK 96'da kusur sorumluluğu nedeni ile akdin ifa edilmemesi halinde, akt sorumluluk şartları gösterilmiştir. Burada da borçlu kusursuzluğunu ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulmaktadır. Ayrıntılı bilgi için F.FEYZİOĞLU ,"Borçlar Hukuku Genel Esaslar Cilt:2, s.17; TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", İstanbul 1993, s.851 vd. Kusursuz, imkansızlık halinde de —örneğin "mücbir sebep"— taşıyıcı tarafından ispatlanırsa yine sorumlu tutulmamaktadır.

Konvansiyonun getirdiği bu sorumluluk sistemi özellikle, sorumluluğun hukuki niteliği eleştirilmeye değerdir. Taşımacılık alanında taşımayı yaptıranlara göre daha güçlü durumda olan gelişmiş olan ülkelerin ısrarlı tutumları neticesinde taşımanın niteliğine uymayan ve yetersiz kalan klasik "kusur sorumluluğu" sisteminin getirilmesi doğru bir yaklaşım olmamıştır. Ya kusursuz sorumluluk sistemi (objektif sorumluluk) ya da ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu getirilmesi taşıma işinin özellikle, çoklu taşıma yönünden yük sahipleri için ve elbette taşıma sözleşmesinin diğer tarafi gönderen açısından da böyle bir güvence daha yerinde ve ulaşılan taşıma tekniklerinin tehlikelerine karşı koruyucu olurdu. Taşıma ücretleri konusunda ortaya çıkabilecek öngörülemeyen artışlar, sigorta veya başkaca bir takım mali kurumlarla telafi edilebilirdi ancak, konvansiyona bu yönde hüküm sevk edilmesine gelişmiş ülkelerin mensubu delegelerce izin verilmemiş, mevcut hal gelişmekte olan ülkelerin bütün itirazlarına rağmen konvansiyonun ortaya çıkışına engel olmamak amacıyla "ortak fikir birliği" ile imzalanmıştır. Hamburg Kuralları için getirilen bu, yöndeki eleştiriler bu konvansiyon için de geçerli sayılabilir.[54]

Konvansiyonla ilgili açıklamalarımızı tamamlamadan önce getirilen sorumluluğun kapsamı bakımından "sınırlı sorumluluk" esasını benimsediğini (m.18) bunun miktarının tespitinin de, belirtilen sınırlar içinde kalınmak kaydıyla zarar yerinin bilinip, bilinmemesi esasının kabul edildiğini ifade edelim. Bu anlamda konvansiyonun, tazminatın belirlenmesinde Hamburg Kuralları'na paralel hükümler sevk ettiğini de belirtelim. Ayrıca, konvansiyonda yer alan tüm hükümlerin emredicici karakterde olması sebebiyle, tarafların sorumluluğu hafifletici şekilde düzenlemeler getirmesine izin verilmemiştir. (CK m.28/I)[55] Ancak bunun aksi yani daha ağır bir sorumluluk taraflarca kararlaştırılabilir.

[54] E.GÖĞER, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu", s.606 vd; T.ÇAĞA, "Enternasyonal Deniz Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler", 318; Hava taşımaları bakımından, yeni gelişmelerin objektif sorumluluk yasası gözetilerek yapılması hakkında bkz. H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.158 ve dpn.105

[55] karş. Hamburg Kuralları m.23/I, CMR m.41/I

IV- TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN BELİRLİ BİR TUTAR İLE SINIRLANDIRILMASI

A- Genel Olarak

Eşya taşımaya dair diğer uluslararası konvansiyonlarda olduğu gibi, 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda da, eşyanın ziya veya hasara uğraması yahut geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan dolayı sorumluluk, belirli bir tutar ile sınırlandırılmıştır. (CK m.18/II)[56] Bu tür düzenlemeler, sorumluluk riskinin hesaplanabilir ve sigorta edilebilir şekilde belirlenmesi ve böylece taşıma ücretlerinin uygun bir düzeyde tutulması amacına yöneliktir. Bu nedenle, sorumluluğun belirli bir tutarla sınırlanması, hem taşıyan, hem yükle ilgililer lehinedir. Ancak, hemen belirtmek gerekir ki, sorumluluğu sınırlayan tutar, her halde ödenmesi gereken tazminat niteliğinde olmayıp, ziya, hasar veya geç teslim sebebiyle taşıyan tarafından ödenecek tazminat miktarının üst sınırını göstermektedir.

Lahey/Visby Kuralları'nda, belirli bir tutar ile sınırlı sorumluluk,[57] gönderenin eşyanın cins ve değerini yükleme başlamadan önce bildirmemiş veya bildirmiş olmasına rağmen, bu beyanının konişmentoya yazılmamış olması halinde söz konusudur. Bu düzenleme, Türk hukukuna da alınmış; taşıyanın belirli bir tutarla sınırlı sorumluluğu, eşyanın cins ve değerinin konişmentoya yazılmamış olması şartına bağlanmıştır. (TTK m.1114) Ancak, eşyanın cins ve değerinin konişmentoya yazılmış olması şartına bağlı sınırlı sorumluluk, uygulamada gerek taşıyan gerek gönderen açısından bazı sakıncalar yaratmaktadır.[58] Taşıyan, değeri yüksek eşyalar için, rekabet koşulları dolayısıyla değere göre navlun talep edememekte, fakat müşteri kaçırmamak için değeri konişmentoya yazmaktadır. Böylece sorumluluk riskinin yükselmesine karşılık düşük navlun ile taşımaya razı olmakta ya da mümkünse konişmentoya eşyanın değerini yazmaktan kaçınarak sınırlı

---

[56] Karş. HK m.6 - CMR m.23/III - CIM-1980 m.40/II - VK m.22/II- TTK m.1114

[57] Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ergon, ÇETİNGİL, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli - Konteyner Ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu", (Bildiriler – Tartışmalar), Ankara 1984, s:137vd.

[58] Bkz. Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)", İstanbul 2000, s:150 – G. AYBAY/N. ORAL/E. BİÇEN, "Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne", İstanbul 2000, s:11

sorumluluktan yararlanmaya çalışmaktadır. Gönderen ise, yüksek ücret ödememek için eşyanın değerinin konişmentoya yazılmasını önemsemekte, fakat bunun sonucunda eşyanın değerine göre son derece düşük bir tazminatla yetinmek zorunda kalmakta ya da eşyanın değerine uygun tazminat elde edememe riskini, yük sigortası ile karşılamak istemektedir.Ancak bazen bu sigortalar dahi zararı karşılamakta yetersiz kalabilmektedir. Zira sigorta şirketlerinin sorumluluğu sadece sigorta poliçesinde belirlenmiş olan miktarla sınırlıdır. Bu miktarı aşacak olan zararlara gönderen katlanacaktır.

Cenevre Konvansiyonun esinlenmiş olduğu Hamburg Kuralları'nda, taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan tutar, eşyanın zıya veya hasara uğraması ile geç teslim edilmesi halleri için, farklı ölçüler esas alınarak belirlenmiştir. Sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde ise hesap birimi olarak, Özel Çekme Hakkı (ÖÇH)/ Special Drawing Right (SDR) kabul edilmiştir.

B- Taşıyanın Sorumluluğunun Üst Sınırın Belirlenmesinde Esas Alınan Hesap Birimi (Özel Çekme Hakkı/ Special Drawing Right)

HK m.6'da, sorumluluğun üst sınırının ifade edildiği hesap birimi olarak, Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right) kabul edilmiştir. Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması açısından anlam ifade eden bu hesap birimi 1980 Cenevre Konvansiyonu'nun da kabul etmiş olduğu hesap birimidir. Zira Cenevre Konvansiyonu'nun 31. maddesinde de hesap biriminin ne olduğu gösterilerek, Özel Çekme Hakkının kabulü düzenlenmiştir.(CK m.31) Bu düzenleme içinde, tazminat miktarının hesabıyla ilgili olan koli (package), yükleme ünitesi (shipping units) ve her kilogram için esas alınan brüt ağırlık (per kilogram of grossweight) gibi deyimlere de yer verilmiştir. Cenevre Konvansiyonu'nda Hamburg Kuralları'ndaki benzer sistemle, koli ve yükleme ünitesi gibi kavramların yanı sıra, ağırlık esası kavramı da benimsenmiştir.Konvansiyonda ayrıca, konteyner taşımalarındaki sorumluluk limitlerinin ne olacağına da değinilmiştir.(CK m.18/IIa)

İlk kez 1970 yılında, uluslararası bir likidite (rezerv para) türü olarak Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund - IMF) tarafından oluşturulan Özel Çekme Hakkı (ÖÇH), doğrudan doğruya eşya veya hizmet bedellerini ödemede kullanılan bir değer olmayıp, Uluslararası Para Fonu'na üye devlete, Fon nezdinde sahip olduğu ÖÇH karşılığında, diğer bir üye devletin merkez bankasından o devletin parasını çekme imkanı veren, başka bir anlatımla, döviz teminine yarayan bir haktır.[59] Aynı zamanda hesap birimi de olan ÖÇH' nın değeri (uluslararası para sisteminde altın esasının terk edilmesinden sonra), dört para birimine (Amerikan Doları, Yen, Sterling ve Euro) belirli oranda ağırlık tanınarak yapılan hesapla tespit edilmektedir. Ulusal paraların ÖÇH ile gösterilen değerleri, her iş günü hesap ve ilan edilmektedir. ÖÇH, enflasyondan altına ve değerinin hesaplanmasında esas alınan ulusal paralara göre daha az etkilenmektedir. Bu nedenle, Lahey/Visby Kuralları'nda [60] olduğu gibi, Hamburg Kuralları'nda da, taşıyanın tazmin borcunun üst sınırı ÖÇH ile ifade edilmiştir.

HK m.6'da ÖÇH ile ifade edilen tutarlar, bir devletin ulusal parasına, bu paranın hüküm tarihinde veya taraflarca kararlaştırılan tarihteki değerine göre çevrilir. (HK m.26/I) Hamburg Kuralları'na taraf ve Uluslararası Para Fonu'na üye devletin parasının ÖÇH olarak değeri, hüküm tarihinde veya ta raflarca kararlaştırılan tarihte, IMF tarafından kendi iş ve muamelelerinde o devletin parasının ÖÇH değerinin belirlenmesinde uygulanan hesaplama yöntemine göre hesaplanır.Uluslararası Para Fonu'na üye olmayan bir akit devletin ulusal parasının ÖÇH karşılığı değeri ise, bu devlet tarafından belirlenen yönteme göre hesaplanır.

---

[59] Bkz. Emine YAZICIOĞLU, "Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)", İstanbul 2000, s:166 – G. AYBAY/N. ORAL/E. BİÇEN, "Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne", İstanbul 2000, s:20 vd.

[60] Lahey Kuralları'nda, taşıyanın sorumluluğu, package" veya "unit" (Türk Ticaret Kanunu'nun ifadesi ile koli veya parça) başına 100 Sterlin veya buna eş değer- de olmak üzere diğer bir para ile ifade edilecek tutarla sınırlanmıştır. Visby Kuralları ile, 900/1000 ayarında 65,5 gram altının değerine eşit Frank (Poincaré Frankı), hesap birimi olarak kabul edilmiş; taşıyanın tazmin borcu, koli veya birim başına 10.000 yahut ziya veya hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına 30 Frank esas alınarak hesaplanan tutarlardan yüksek olanı sınırlanmıştır. Visby Kural öngörülen hesap birimi, 21 .12.1979 tarihli Ek Protokol ile (Protocol to Amend the international Convention for the Unification of Certain Rules of Relating to Bilss of Lading 1924, as amended by the Protocol of 1968) değiştirilmiş ve Özel Çekme Hakkı, hesap birimi olarak kabul edilmiş ve tazmin borcunu sınırlandıran tutarlar, koli veya parça başına 666,67 ÖÇH ya da brüt ağırlığın her kilogramı başına 2 ÖÇH olarak belirlenmiştir. Bu protokol, 14.02.1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Uluslararası Para Fonu'na üye olmayan ve ulusal mevzuatı HK m.26/I hükmünün uygulanmasına cevaz vermeyen devletler, HK m. 6 hükmü ile öngörülen sorumluluğun üst sınırlarını, ülkelerinde uygulanacak üst sınırlar olarak her koli veya diğer yükleme birimi başına 12.500 Para Birimi yahut eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına 37,5 Para Birimi olarak beyan edebilirler. (HK m. 26/II) Para Birimi ile kastedilen, 900/1000 ayarında 65,5 miligram altının değerine eşittir.

V- TAŞIYICININ YÜKE ÖZEN (EŞYAYI KORUYUP-GÖZETME) BORCUNUN İHLALİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

A- Kavram ve Kapsam Bakımından "Yüke Özen Borcu"

Borç ilişkisi, alacaklı ile borçlu arasında kurulur. Borç ilişkisinin diğer hukuki ilişkilerden farkı, hak sahibi sıfatını taşıyan alacaklı karşısındaki yükümlü kişinin (borçlunun), sayısal olarak belirli ve sınırlı olmasıdır.[61] Borç ilişkisinde borçluyu alacaklıya bağlayan ve yerine getirmesi ya da uyması gereken yükümlülükler "asli yükümlülükler" ve "yan yükümlülükler" olmak üzere ikiye ayrılır. Borçlunun, alacaklı karşısındaki asli yükümlülüğü, "edim yükümlülüğü" olarak da tanımlanmaktadır. Edim yükümlülüğü ise, "asli edim yükümlülüğü" ve "yan edim yükümlülüğü" olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. [62] Borç ilişkisinin asıl konusunu oluşturan edim yükümlülüğü; borlunun alacaklı yararına borçlandığı ve gerçekleştirmek zoruna olduğu bir menfaat veya davranışı ifade etmektedir. Sözleşmeden doğan borç ilişkileri, her şeyden önce borçluya borçlandığı edimi, sözleşmenin amacına ve doğruluk kurallarına (güven ilkesine) uygun bir biçimde ifa etmek, böylece alacaklının ifa menfaatini tam ve doğru olarak gerçekleştirmek görevini yükler. Edimin hukuken korunabilmesi için, alacaklıya makul bir menfaat sağlaması ve dürüstlük kuralına uygun olması gerekir. Zira, alacak hakkı da özel bir hak olduğu için, diğer haklar gibi dürüstlük kuralı (objektif iyiniyet) ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkeleriyle sınırlıdır. Alacaklının edimin yerine

---

[61] Vural SEVEN, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yükün Ziya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir 2002, s:36
[62] Fikret EREN, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", Ankara 1990, Cilt:I, s:30

getirilmesindeki menfaati, daima bu ilke göz önünde tutularak değerlendirilmelidir.[63]

Sözleşmeden doğan borç ilişkisi, edim yükümlülükleri ve özellikle asli ve yan edim yükümlülükleri yanında diğer bazı yükümlülükleri de içerir. Bunlara doktrinde "yan yükümlülükler" ya da "özen gösterme yükümlülükleri" de denilmektedir. Yan yükümlülükler ise, fonksiyonları itibarı ile; "koruyucu yan yükümlülükler" ve "ifaya yardımcı yan yükümlülükler" olmak üzere ikiye ayrılırlar. Koruyucu nitelikteki yan yükümlülükler, asıl ifa ile dolaylı bir ilişki içerisindedirler. Koruyucu yan yükümlülüklerin asıl fonksiyonları, alacaklının mal ve/veya şahıs varlığı değerlerinde ifa fiili nedeniyle uğrayabileceği zararlardan korunması amacını gerçekleştirmektedir. Bu tür yükümlülüklerin asıl edimin ifası ile direkt bir ilgisi yoktur. İfaya yardımcı yan yükümlükler ise, sözleşmenin tipini belirleyen asli edimin, sözleşmenin amaç ve sistemine uygun bir şekilde, tam ve doğru olarak yerine getirilmesi amacına hizmet eder. Bu nedenle ifaya yardımcı yan yükümlülüklerle, doğrudan doğruya alacaklının "ifa menfaati"nin aktif olarak korunması ve gerçekleştirilmesi sağlanır. Koruma (özen) yükümlülükleri de ifaya yardımcı yan yükümlülükler arasındadır.[64] Yan yükümlülükler direkt kanun tarafından belirlenmiş olabileceği gibi, sözleşmede taraflarca da belirlenebilir. Yan yükümlülükler, kanun veya sözleşmenin yorumundan anlaşılamasa da dahi, dürüstlük kuralı çerçevesinde bu yükümlülüklerin mahiyetini belirlemek mümkündür.[65]

Yan yükümlülüklerin en büyük özelliği, bunları edim yükümlülüklerinde olduğu gibi, önceden belirli ve sınırlı bir somut davranışı içermemesi, soyut oluşudur. Zira bunların önceden belirli somut bir davranışı içermemeleri, soyut oluşları bu yükümlüklerle ilgili borçlu aleyhinde ifa davası açılmasını da engellemektedir. Ancak borçlu, yan yükümlülüklere uygun davranmaz, bu yükümlülükleri ihlal ederse alacaklı, sadece bundan doğan zararın giderilmesini dava edebilir. Dolayısıyla, yan yükümlüklerin borçlu tarafından ihlali, alacaklıya edim

[63] Fikret EREN, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", Ankara 1990, Cilt:I, s:33
[64] Fikret EREN, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", Ankara 1990, Cilt:I, s:33
[65] M. Kemal OĞUZMAN/M. Turgut ÖZ, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", İstanbul 1995, s:315

(ifa) davası değil, sadece tazminat davası açma olanağı verebilmektedir.[66]

Taşıma sözleşmelerinde taşıma yükümlülüğünü üstlenen taşıyıcının asıl edimi, eşyanın bir noktadan diğer bir noktaya taşınması, taşıtanın asli edimi ise, bu hizmetler karşılığı bir ücret (navlun) ödenmesidir. Asıl edimler, tam iki tarafa borç yükleyen (synallagmatik) sözleşmelerde tarafların karşılıklı olarak yükümlendiği edimlerin sebebini oluştururlar.[67] Taşıma sözleşmesinin amacı da, taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarihten, teslim edileceği tarihe kadar, taşınan eşyanın, taşıyıcının koruması ve gözetimi altında gönderilene salimen ulaştırılmasıdır. Bu "taşıma süresi" içinde eşyanın ziya veya hasarlanması halinde, kural olarak taşıyıcının eşyası koruma borcunun ihlalinden söz edilir.[68]

Taşıma sözleşmesinde taahhüt edilen taşıma işi, yerine getirilmediği takdirde taşıtan, bu sözleşmeyi fesih edebileceği gibi, sözleşmenin ifa edilmesini de, talep edebilir. Ancak yüke özen borcunun ihlali halinde taşıtan, sözleşmeyi fesih edemeyeceği gibi, yüke özen borcunun yerine getirilmesi için ifa (edim) davası da açamaz. Ancak tabi ki, yüke özen borcunun ihlali halinde taşıtan ve yükle ilgili diğer kişiler, taşıyandan tazminat talep edebilirler.[69] Ancak srf bu özelliğe bakılarak, yüke özen borcunun bir yan yüküm olduğu sonucuna varılamaz. Çünkü taşıyan, taşıma sözleşmesine göre yükü kabul etmekle, zamanı gelince, onu gönderilene teslim etme ve taşıma süresi boyunca ona bakma ve koruma yükümlülüklerini üstlenmektedir.(TTK m.1061)[70] Taşıyanın yükün taşınmasına ilişkin taahhüdü, aynı zamanda, yükün bakım ve korunması yükümlerini de içine alarak, yükü bir yerden başka bir yere götürmeyi kapsar. Bu koruma ve bakım yükümlülüğü bir bakıma, taşımanın gerçekleştirilmesi asli edimi yanında, ikinci bir asli edim niteliğindedir.[71] Yüke özen borcu kapsamındaki işlerin bir kısmı, FIO, FIOS, veya FIOST şartlarında

---

[66] M. Kemal OĞUZMAN/M. Turgut ÖZ, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", İstanbul 1995, s:315
[67] Ayşe HAVUTÇU, "Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Temerrüt ve Müsbet Zararın Tazmini", D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Yayın No:62, İzmir 1995, s:21 vd.
[68] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.46
[69] Vural SEVEN, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yükün Ziya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir 2002, s:38
[70] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:96
[71] Vural SEVEN, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yükün Ziya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir 2002, s:39

olduğu gibi,[72] yükle ilgililere devredilebilirse de bile taşıyan, yükleme- boşaltma ve istif faaliyetlerinin yapıldığı sırada, araç hakkında bilgi vermek, yol göstermek, nezaret etmek ve bu işlemlerin (yükleme-boşaltma ve istif vb.) kurallara ve amaca uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığını kontrol etmekle yükümlüdür. Taşıyanın bu kontrol (nezaret) yükümlülüğü, ister bizzat kendisi ve isterse yardımcı şahısları tarafından yapılmış olsun, her iki durumda da mevcuttur.

Borcun gereği gibi ifasından söz edebilmek için edimin, borca uygun olarak tam ve doğru bir şekilde yerine getirilmesi gerekmektedir. İfa unsurları; ifanın tarafları (taşınan eşyanın yanlış kişilere teslim edilmemesi), yer ve zamanı (taşıma işinin öngörülen süre içerisinde gerekleştirilmesi) ile, ifa konusunun miktar ve niteliklerinden (taşınan eşyanın eksik veya hasarlı bir şekilde teslim edilmemesi) oluşur. Bu unsurlardan birinin eksik olması halinde, geniş anlamda ifanın gereği gibi yerine getirilmemesinden bahsedilir. Yüke özen gösterme borcu, ifanın gereği gibi yapılmasına yardımcı olur. Yükle ilgili olanların ifa menfaati, sadece yükün varma yerine ulaştırılmasıyla sağlanmış olmaz, bunun yanında yükte ziya veya hasar niteliğinde bir zararın bulunmamasını da gerektirir. Bu nedenle yüke özen gösterme borcu, kaynağını kanundan alan, taşıyana yüklenmiş asli edim yükümü niteliğindedir. Sonuç olarak taşıyanın yüke özen borcunu ihlal etmesi sonucunda yükte, hasar veya ziya niteliğinde zarar doğurucu bir hal ortaya çıkarsa, bu durum borca aykırılık oluşturacağından taşıyan, hem TTK m.1061, hem de BK m.96 uyarınca yükle ilgililere karşı sorumlu tutulacaktır.[73]

Taşıyan, malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılması gibi faaliyetler için, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür. (TTK m.1061) Bunların yanında taşıyanın yüke özen borcunun kapsamı içerisine, yükün iyi halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için

---

[72] FIO (Free In and Out); Yüklemenin kiracıların, boşaltmanın ise gönderilenlerin sorumluluğu altında olduğunu bildiren klozdur.
FIOS (Free In and Out Stowed); Yükleme boşaltma ve istifin yükle ilgililer tarafından yapılması gerektiğini belirtir.
FIOST (Free In and Out towed and Trimmend); Yükleme, istif, boşaltma ve gemi içinde yer değiştirmenin yükle ilgililer tarafından yapılması gerektiğini ifade eder. Ayrıca bu klozlara ilişkin bkz. Yargıtay 11. HD., T.13.06.1994 Ve E.1993/6121, K.1994/4975 sayılı kararı (YKD.,Cilt:21, Sayı:1, Ocak 1995, s:50-52)

[73] Vural SEVEN, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yükün Ziya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir 2002, s:41

alınması gerekli bütün tedbirler de dahildir.[74] Ancak taşıyanın yüke özen borcunun kapsamı, somut olayda mevcut hal ve şartlara göre farklılaşabilir. Yükün cinsi, taşıma aracının durumu, yolculuk, mevsim ve hava koşulları gibi faktörler, bu özen borcunun kapsamını belirlemede rol oynayan önemli etkenlerdir. Bu yükümlülükler önceden somut bir muhtevaya sahip olmadıklarından, bunlara uyulup uyulmadığı ancak bu yükümlerin ihlalinden sonra ortaya çıkabilmektedir. Bu durum, yüke özen borcunun yan yüküm olmasının bir sonucudur.[75]

Yükle ilgilinin, yüke özen borcunun ihlal edilmesi nedeniyle uğradığı zararın tazminini taşıyandan talep edebilmesi için, taşıyanın bu ihlalden dolayı sorumlu olması gerekmektedir. Bu konuyu TTK' nun 1061. maddesi şu şekilde ifade etmiştir; "... *meğer ki, ziya veya hasar, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olsun.*" Burada da ifade edildiği üzere, yüke özen borcunun ihlalinden dolayı taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için TTK' nun kabul ettiği prensip, *"taşıyanın kusursuzluğunu ispat edememesidir."* Başka bir değişle TTK, taşıyanın sorumluluğu için kusurun bulunmasını aramış, ancak kusurun varlığını da, karine olarak kabul etmiştir. Taşıyan bu karineyi çürütemediği sürece, kusurlu sayılacak ve dolayısıyla sorumluluğu söz konusu olacaktır.[76]

Eşyaların çoklu taşınmasına ilişkin konvansiyonda, taşıyanın hak ve ödevleri ile ilgili düzenlemelere gidilmiştir. Taşıyıcının bu asıl edimi ile ilgili olarak ulusal hukukumuzun hükümlerinde ve uluslararası taşımaları düzenleyen muhtelif konvansiyonlarda da benzer düzenlemelere gidilmiştir. Örneğin, TTK m.781, TTK m.1061, CMR m.17/I, Varşova Sözleşmesi, m.18, CIM m.35, Hamburg Kuralları m.5 bunlara örnektir.

B- Yüke Özen Borcunun İhlali Nedeniyle Ortaya Çıkabilecek Zararlar

Sözleşmenin ihlal edilmesi sonucunda alacaklının tazminat talep edebilmesinin diğer bir koşulu da, alacaklının bir zarara uğramış olmasıdır. Bu zarar,

---

[74] T. ÇAĞA, "Deniz Ticaret Hukuku II -Navlun Sözleşmesi", İstanbul 1995, s:122
[75] Vural SEVEN, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yükün Ziya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir 2002, s:42
[76] y.a.g.e., s:72

akdin ihlali neticesinde alacaklının hukukça korunan menfaatlerinde, iradesi dışında bir eksilme meydana gelmesini ifade etmektedir.[77] Akdin ihlali neticesinde doğabilecek zarar maddi ve manevi olarak ikiye ayrılır.[78] Maddi zarar, alacaklının malvarlığının hali hazır fiili durumu ile, borca aykırı davranış olmasaydı göstereceği durum arasındaki farktır.[79] Maddi zarar, "eylemli zarar" ve "kardan yoksun kalma" şeklinde ortaya çıkabilir.[80] Taşıyanın yüke özen borcunun ihlali neticesinde ortaya çıkabilecek zararlar, maddi zarar kapsamındadır. Diğer taraftan, taşıyanın yüke özen borcunun ihlalinden tazmin borcu, yükte ziya ve hasar niteliğindeki maddi zararlardır.[81] Başka bir değişle, taşıyanın yüke özen borcunun ihlali ile, yükle ilgili şahısların malvarlığındaki her türlü –taşıma konusu yükte meydana gelen zıya ve harın neden olduğu eksilmeler hariç- eksilme bu sorumluluğun kapsamına dahil değildir. Örneğin yükle ilgililerin, gecikme nedeniyle uğradığı zararlar, bu kapsam dışındadırlar. Bu sebeple, ziya ve hasar kavramlarının açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

1. Eşyanın Ziyaa Uğraması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıma hukuku bakımından ziya, taşıma sözleşmesinin taşıyıcı yönünden temel edimi olan, taşıma konusu eşyayı kararlaştırılan teslim yerinde, hak sahibine teslim edememesi halidir.[82] Böylece ziya halinde edimin ifası imkansız hale gelmektedir. Bu imkansızlık, sözleşmenin kurulmasından sonraki imkansızlık

---

[77] Zarar kavramıyla ilgili olarak bkz. Mustafa Reşit KARAHASAN, "Tazminat Hukuku – Maddi/Manevi Tazminat Doktrin Yargıtay Kararları", İstanbul 1996, s:54; yazar burada zarar kavramını şu şekilde açıklamıştır; "...Geniş anlamda; bir varlığın değerinde, o varlığa sahip olan kimsenin isteği dışında meydana gelen eksilme, zarar diye nitelenir." Varlık kavramı ise, maddi bir malı, bir şeyi, öte yandan manevi bir şeyi (Örneğin;şeref, namus, onur, ün, ruhsal huzur ve denge) kapsar.

[78] İnceleme konumuz maddi zararlara ilişkin olacağı için manevi zararlara değinilmemiştir.

[79] Bkz. Fikret EREN, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", Ankara 1990, Cilt:III, s:219 - Haluk TANDOĞAN, "Türk Mesuliyet Hukuku", Ankara 1961, s:426

[80] Eylemli Zarar; zarar verici davranış (olay-olgu) sonucunda malvarlığının aktifinde bir eksilme, ya da pasifinde bir çoğalma olması durumunu ifade eder. Bkz. Mustafa Reşit KARAHASAN, "Tazminat Hukuku – Maddi/Manevi Tazminat Doktrin Yargıtay Kararları", İstanbul 1996, s:55 ; aynı yazar s:56 Kardan Yoksun Kalma; alacaklının (zarar görenin) malvarlığı aktifinin çoğalmamış ya da pasifinde azalma olanağını yitirmiş olmasıdır.

[81] Vural SEVEN, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yükün Ziya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir 2002, s:73 ; "...Sözleşmenin ihlali niteliğindeki yükleme kusuru; mesela, yükün unutulması neticesinde hiç yüklenmemesi eğer yükün bir zarara uğramasına neden olmamışsa, sorumluluğu gerektirmez. (Yargıtay 11.HD.'nin T.23.06.1998, E.1998/5137, K.1998/4782 sayılı kararı, BATİDER, Yıl.1998, Cilt:XIX, Sayı:3, s:204-206) aynı yazar s:73, dpn:173)

[82] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.47; aynı yazar, demiryolu taşımaları yönünden, "Demiryolu Taşımaları", s.91; Deniz Taşımaları yönünden bkz. T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmesi", s.145

halidir.[83] Ortaya çıkan imkansızlık hali, fiili imkansızlık veya hukuki imkansızlık olabilir. Eğer taşımayı üstlenenin bir kusurundan söz edilebiliyorsa bu halde "kusurlu imkansızlık", taşıyanın bir kusurundan söz edilemiyorsa, örneğin "kaza" veya "mücbir sebep" gibi bu halde de "kusursuz imkansızlık" hali olduğu söylenebilir.[84]

Eşyanın yanması, kaybolması, çalınması, resmi makamlarca el konulması ya da hak sahibinden bir başkasına teslim edilmesi ve geri alınamaması hallerinde genellikle eşyanın ziyaa uğradığı söylenmektedir.[85]

Genellikle kabul edilen bir durum da, "geçici bir süre için" eşyanın hak sahibine teslim edilememesi halinde, eşyanın ziyaa uğradığı anlamına gelmeyeceğidir.Bu durum "geç teslim" olgusundan farklı olup birbiriyle karıştırılmaması gerekir.[86] Ancak "ziyaa uğradığı sayılan süre" ve "geç teslim"i birbirinden ayırt etmek de her zaman kolay olmamaktadır. Bu nedenle gerek ulusal kanunlarda ve gerekse uluslararası konvansiyon hükümlerinde bu yolda hükümler sevk edilmiştir.

1980 Cenevre Konvansiyonu 16. madde son fikraya göre, belirlenen teslim tarihinden itibaren 90 günlük süre içinde teslim edilmemesi halinde eşyanın kayıp olduğu veya başka bir ifade ile ziyaa uğradığı kabul olunmuştur. Genellikle eşyanın "geçici bir süre için" gönderilene teslim olunamaması hali ziya olarak değerlendirilmemekle birlikte, artık belli bir süreden sonra o eşyanın gönderilen için bir anlamının kalmayacağı ve belirsiz bir süre eşyanın teslimini bekleme durumunda bırakmamak düşüncesiyle birçok konvansiyonda buna benzer hükümler yer almıştır. Bu anlamda CMR m.20/I' de eşyanın taşıma süresinin bitimini izleyen 30 gün ve

---

[83] Safa REİSOĞLU, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", 1986, Ankara, s.255; N.FEYZİOĞLU, "Borçlar Hukuku - Genel Esaslar" s.172; S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.42; H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.179

[84] Kusursuz imkansızlık hali, bir borcun sona erme sebeplerinden biridir. Ancak, bu halde dahi borçlunun sorumlu olabileceği konusunda akitte veya kanunda hüküm varsa, borçlunun borcu sona ermektedir. (TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler" s:1000 - F.FEYZİOĞLU, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", İstanbul 1993, s.459 vd.) Örneğin, TSHK m.123 ve Varşova Sözleşmesi m.20'de "ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu" ya da "kusursuz sorumluluk hali" öngörüldüğü şeklindeki yorumlar için bkz. H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:158

[85] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:48 dpn:7 ve H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:179

[86] Zira, bu iki halin hukuki temelleri farklıdır. Ziya, (hasar) özen borcunun ihlali iken geç teslim, borçlunun temerrüdü sonucunu getirmektedir. Çoğu kez, tazminat miktarlarının belirlenmesi de farklı esaslara bağlanmaktadır. (bkz. TTK m.780,781,785)

eğer taşıma süresi kararlaştırılmamışsa taşıyıcıya teslim tarihinden itibaren 60 gün içinde hak sahibine teslim edilmemesi halinde eşyanın ziyaya uğradığı kabul olunmuştur. Burada sonradan eşyanın bulunması halinde tazminatın iadesi karşılığı eşyayı isteyebilir (m.20/III), aynı yönde demiryolu taşımacılığı bakımından 1980 CIM m.39'da, eşyanın 27. maddeye göre hesaplanan süre içinde teslim edilmemesi ve teslim süresini izleyen 30 gün içinde hak sahibine teslim edilmemesi halinde eşyanın ziyaa uğradığı kabul edilmiştir. Aslında eşyanın geç teslimi akdi sorumluluk içinde borçlunun temerrüdünden başka bir şey değildir.[87] Zira burada belirtilen durum, fiili veya hukuki anlamda bir ifa imkansızlığı değil ifa zamanıyla ilgili bir sorundur. Çünkü burada ifa edilmeme değil, konvansiyonlardaki belirlenen teslim tarihinden sonraki "belli bir zamanda ifa edilmeme" hali düzenlenmiştir ve belli bir hukuki yaptırıma bağlanmış bu zaman diliminden sonra aksi ispatlanmayan bir karine ile yapılması muhtemel bir ifanın da bir anlam taşımadığı eşyanın sanki tümü ziyaa uğramış12 gibi değerlendirilerek hak sahibi (gönderen veya gönderilen) yönünden ziyaa uğramış addolunacağı hükmü getirilmiştir.[88] (CK m.16/son). Benzer hüküm 1978 Hamburg Kurallarında da getirilmiştir (1978 Hamburg Kuralları, m.5/III) Burada kesin bir karine düzenlenmiştir.[89]

Diğer konvansiyonlar gibi 1980 tarihli çoklu taşımaya ilişkin konvansiyonda da bu durumda söz konusu karineden yararlanma hak sahibinin iradesine bırakılmıştır. 16/son madde aynen "hak sahibinin bu durumda ziyaa uğramış olduğunu düşünebileceğini (davranabileceğini)" ifade etmektedir. Ancak diğer konvansiyonlarda örneğin CIM' de bu davranışın prosedürü gösterilirken (CIM m.39/III), gerek 1978 Hamburg Kuralları (HK m.5/III) ve gerekse Eşyaların Çoklu Taşınmasına İlişkin 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda (CK m.16/son), bu durumda

---

[87] Mustafa DURAL, "Borçlunun Sorumlu Olmadığı Sonraki İmkansızlık (BK.m.117)", İstanbul 1976, s:95

[88] Bkz.: S.ARKAN, "Demiryolu Taşımacılığı", s:92 yazar; "... Burada özellikle 1980 tarihli anlaşma bakımından (m.16/son) bir ayrım yapılmadığından tam ziya olarak değerlendirmek gerekeceğini" ifade etmiştir.

[89] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.48; aynı yazar "Demiryolu İle Yapılan Uluslararası Taşımacılık", s.92; Yargıtay II.T.D. 25.6.1979 T.li, E.2362, K.338 sayılı kararı ile CIM 30/I açısından (karş. 1980 CIM 39) aksi görüşü benimseyerek şöyle demektedir; "... Davacı, CIM' in 30/I. maddesi uyarınca sandıkların kaybolmuş sayılması ve bu duruma göre tazminat ödenmesi gerektiğini ileri sürmektedir. bu iddiayı olduğu gibi kabul etmek imkansızdır. Sandıkların Türkiye'ye geri getirilmesi olanağı mevcut oldukça CIM' in 30/I. maddesindeki kayıp hususundaki karine kabul edilemez..." (A.ZEYNELOGLU "Uygulamalı Taşıma Hukuku", Ankara 1993, s:378). Ayrıca CIM m.39/I' de öngörülen hukuki sonucun doğup doğmamasının hak sahibinin iradesine bırakılmış olması karşısında kesin bir karineden çok, hak sahibinin, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan eşyanın kendisine teslim edilmesi yolundaki talebinin şekil değiştirerek tazminat talebine dönüşmesi daha doğru olacağı şeklindeki görüş açısından bkz. S.ARKAN, "Demiryolu İle Uluslararası Taşımacılık", s.92, ve dpn.9'da belirtilen yazarlar.

nasıl davranılacağı konusunda bir açıklık getirilmemiştir.

TTK' da da bu konuda çık bir hüküm yoktur. TTK da, taşımanın m.779'daki süre içinde taşınması öngörülmüş ancak bu sürenin ne şekilde tespit edileceği gösterilmemiştir. Bu nedenle "geçici süre"nin belirlenmesi sorunu karşımıza çıkmaktadır. Burada önerilen çözüm, bu konuda bir ticari örf adetin olup olmadığının saptanması, tespit edilememesi halinde her olayın özelliği göz önüne alınarak, geçen sürenin, teslim edilecek eşya yönünden, gönderilen veya gönderen bakımından anlamsız kaldığı ve değerini yitirdiği böylece, taşıma sözleşmesinin amacını yitirdiği durumda ziya halinin kabulüdür.

Ziya, kısmi ziya olarak da görülebilir. Burada da edimin konusu itibariyle bir kısmi imkansızlık söz konusudur. İfa zamanı bakımından geçici imkansızlık kısmi imkansızlık olarak değerlendirilemez. Çünkü, ifa zamanı bakımından geçici imkansızlık temerrüt hükümleriyle ilgili olup, konu yönünden edimin ifasıyla ilgisi yoktur.[90] Ancak zaman edimin (taşımanın) esaslı unsuru haline gelmiş olması halinde zamanında ifa etmeme ancak tam imkansızlık halini ortaya çıkarır.18 Kısmi ziya, akdi sorumluluk bakımından, yalnızca konu itibariyle edimin bir kısmının ifa edilememesi halinde ortaya çıkacaktır. Konvansiyon m.16/I' e göre, taşıyıcı kısmi ziyadan da sorumlu tutularak tazminle yaptırıma bağlanmıştır. Yukarda açıklanan durumlar aynen kısmi ziya için de geçerlidir. Kısmi ziyaa örnek göstermek gerekirse, deniz taşımacılığında dökme yük olarak anılan "misli eşya"larda[91] söz konusu olmakta örneğin 100 ton portakalın soğuk hava tertibatının yeterince çalışmaması sebebiyle, bir kısmının ziyaa uğraması halinde kısmi ziyadan söz edilir. Ancak, bölünmesi mümkün olmayan ve ferden tayin edilen tablo, elbise, halının bir kısmının gayri misli mallar ziyaa uğraması halinde kalan kısmın hiçbir değer ifade etmeyeceği düşünülerek, bu durumda eşyanın tümünün ziyaa uğradığı kabul edilmektedir. Ayrıca, birlikte bir anlam ifade eden "eşya birliği"[92] halinde de örneğin pul koleksiyonunun bir kısmının ıslanması halinde eşyanın tümünde kötüleşme ve değer

[90] Mustafa DURAL, "Borçlunun Sorumlu Olmadığı Sonraki İmkansızlık"(BK.m.117), İstanbul 1976, s.114
[91] Kavram için bkz.: K.OĞUZMAN/Ö.SELİÇİ, "Eşya Hukuku", İstanbul 1992, s:12
[92] Kavram için bkz. y.a.g.e., s:11

kaybı olduğundan kısmi ziya olarak kabul edilmemektedir.[93], "Taşıyıcının Burada meydana gelen zararın bu durumda eşyada tam bir "kötüleşme" olmuş ve eşyanın değer olarak "objektif ölçülerde hiçbir değer ifade etmiyor olması hali" veya kalan kısmının azalmışta olsa hiç bir değer ifade etmiyor olmasına göre eşyanın tümü göz önüne alınarak tam ziya veya hasar olarak değerlendirilmesi gerekir.[94]

Eşyanın niteliği gereği taşıma sırasında, hacim ve ağırlığının azalması da, bir kısmi ziya halidir.[95] Kısaca "fire" olarak adlandırılan bu kısmi ziya halinden konvansiyonda söz edilmemiştir.Ancak, CMR m.17/II de bundan söz edilmektedir.Burada genel hükümlere gitmek gerekecektir. Fire ve parça başı sorumluluk yönünden uygulamada sıkça rastlanan ve yargı kararlarına geçmiş, özellikle deniz taşımacılığı yönünden birçok mahkeme kararı bulunmaktadır. Deniz taşımacılığının uzun süre alması ve dış etkenlere ve tabiat şartlarına maruz kalması uygulamada bu durumun daha çok, deniz taşımacılığı alanında ortaya çıkmasına neden olmuştur.[96]

2. Eşyanın Hasarlanması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu

Eşyanın hasara uğraması hali, hangi sebeple meydana gelirse gelsin taşıma hukuku bakımından, taşınan eşyada meydana gelen ve onun ekonomik değerinin düşmesine neden olan her türlü maddi kötüleşmeyi ifade etmektedir.[97] Örneğin taşıma süresi içinde eşyanın paslanması, ıslanması, çürümesi, kırılması, yabancı bir kokunun taşınan eşyaya geçmesi, yanması, kirlenmesi gibi durumlar hasar

---

[93] S.ARKAN Taşıyıcının Sorumluluğu", s:50

[94] y.a.g.e., s:50, yazar burada "eşyanın tümünde hasardan söz edilmesinin daha uygun olacağı düşüncesindedir. Yargıtay bir kararında yurtdışından ihraç edilen ve TIR' la taşınan domates emtiasının aracın soğutma sisteminin bozukluğundan, sağlam teslim sağlanamadığı düşüncesiyle tam ziya saymıştır. (Yargıtay 11.HD.T. 21.05.1996, E.1996/291, K.1996/370 sayılı kararı.) (karar yayınlanmamıştır)

[95] y.a.g.e.", s.51, TTK m.1063 ve TTK.781/II de, eşyanın niteliğinden gelen bu tür kısmi ziyadan sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır.

[96] Bu konuda bkz.: Yargıtay 11.HD.E.1984/2559 K.2851 T.15.5.1984; Yargıtay 11.HD.1984/4053 E.4240 K. ve 28.9.1984 tarihli kararı ve aynı dairenin 1985/1289 E. ve 1985/1567 K. ve 21.3.1985 tarihli kararları sayılabilir. Bu kararlarda çimento, ateş tuğla ve naylon torbalar içindeki gübre yükü nitelikleri gereği Yüksek Mahkeme tarafından fire sayılamayacağı belirtilmiştir. Kararları için bkz: Gündüz AYBAY, "Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları", s:222 vd.

[97] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.51 - M. Sami OKAY, "Deniz Ticaret Hukuku", C.2, İstanbul 1970, s:192 - T.ÇAGA, "Navlun Sözleşmesi", s.172 - H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:181 – F.ÜLGENER, "Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri", İstanbul 1991, s:66, ayrıca bu konuda Yargıtay 11. HD. T. 24.03.1997, E. 1996/9074, K.1997/2458 sayılı kararı (İBD. Yıl:1998, Cilt:72, Sayı:7-8-9, s:773 vd.

niteliğindedir.[98] Hasardan söz edebilmek için kötüleşmenin eşyanın maddi halinde olması gerekir. Bu nedenle eşyanın borsa fiyatının düşmesi, mevsimin geçmesi gibi benzer hallerde meydana gelecek değer azalması hasar olarak nitelenemez.

Eşyanın bir kısmının da hasara uğraması da mümkündür. Ancak ziya durumu ifade edilirken belirtildiği gibi meydana gelen kısmi hasar eşyanın bir bütün olarak değer ifade etmesi halinde kısmi zarar olarak değil, ziya olarak değerlendirmek gerekecektir. Ayrıca yükte meydana gelen geçici bir kötüleşme halinde (ıslanma, koku sinmesi gibi) bir hasardan söz edilemeyecektir. Bunun hasar olarak kabul edilebilmesi için, kötüleşmenin süreklilik göstermesi gerekecektir.[99] Ancak, tamir masrafı gerektirecek geçici bir kötüleşme halinde ise, hasar söz konusudur. Geçici kötüleşmeden amaç, sürenin bitiminde nitelik olarak eşyada herhangi bir hasarın olmaması halidir.

Uluslararası düzenleme yönünden belirtilen hükümler aynı şekilde hasar için de geçerlidir. Burada da, konvansiyonun 14. maddesi ile belirlenen yükümlülük süresi içinde, hasar meydana gelmiş olmalıdır.

Ziya ve hasarın ÇTİ tarafından bizzat yerine getirilme halinde olabileceği gibi onun yardımcıları, acenteleri veya diğer yardımcı kişilerin taşımaları sırasında meydana gelmiş olması halinde de yine ÇTİ gönderene karşı sorumlu olacaktır. Böylece zararın hangi taşıma sırasında ve taşıyıcının sorumluluğunda meydana geldiği gönderen tarafından araştırılmak ve ispatlanmak zorunluluğundan kurtarılmış olmaktadır. Zarar veya hasarın geldiği yerin önemi tazminat miktarının belirlenmesinde rol oynamaktadır.

---

[98] Konuya örnek teşkil edecek Yargıtay kararları olarak Yargıtay HGK. T. 10.7.1968, E.1966/592, K.556; İsmail DOGANAY, "Türk Ticaret Kanunu Şerhi", Ankara 1981, Cilt: 2, , s:1547; Yargıtay 11.HD. T. 20.01.1975, E.1975/39, K. 1975/665 sayılı kararı; G.AYBAY, "Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları", Yargıtay bir kararında hasarın, kamyon tentelerinin yetersizliği sonucu ıslanmadan dolayı emtianın hazırlandığını ve bundan taşıyıcının sorumlu olduğuna karar vermiştir. (Yargıtay 11 .HD. T.20.05.1996, E.1996/302 K.96/3623 sayılı kararı.) (karar yayınlanmamıştır.)

[99] T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmesi", s:174

C- Ziya/Hasarın Taşıyıcının Sorumluluk Süresi İçinde Oluşması

Ziya ve hasarın taşıyıcının sorumluluk süresi içinde oluşması gerekir.[100] Bu, bizi taşıyıcının sorumluluk süresinin ne olduğunun tespitine götürmektedir. Bu konuda TTK m.781/I' de belirtilen taşıma süresi, taşıyıcıya eşyaların taşınmak üzere verildiği (teslim edildiği) tarih ile gönderilene teslim olunduğu süre olarak ifade edilmektedir. Öyleyse, eşyaların taşımak üzere, taşımayı üstlenene ne zaman teslim edilmiş sayılacağı ve ilgilisine (gönderen veya gönderilen) ne zaman teslim edilmiş sayılacağının tespiti önem kazanmaktadır. Bu konuyu konvansiyonlar ve hukukumuz yönünden ayrı ayrı değerlendirebiliriz.

1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu yönünden, sorumluluk süresinin ne olduğu, konvansiyonun 16. maddesi yollaması ile 14. maddesine göre saptanacaktır. Buna göre ise taşıyıcının ÇTİ' nin sorumluluğu bu konvansiyon bakımından eşyaları teslim aldığı tarihten, teslim edeceği tarihe kadar muhafazası altındaki süreyi kapsar. (m.14/I) Benzer bir düzenleme 1978 Hamburg Kuralları'nda da yer almaktadır.[101]

Bu durumda şu soruya cevap vermek gerekecektir. "Eşya, acaba hangi zaman ve hallerde taşıyanın muhafazası altında sayılacaktır? Bu sorunun cevabı konvansiyonun 14/II. maddesinde yer almaktadır. Şöyle ki:

Taşıyıcının, eşyaları gönderen veya onun adına hareket eden kişiden veya yüklemenin yapıldığı yerde uygulanan kanun ve düzenlemelere göre belirlenen bir otorite veya diğer bir üçüncü kişiden teslim alındığı andan gönderilene veya gönderilen tarafından alınmaması halinde, taşıma sözleşmesine göre veya teslim yerinde uygulanan kanun veya ticari örf adet kurallarına göre gönderilenin emrine hazır tutulması halinde yahut teslim yerinde uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyaların bir otorite veya üçüncü bir kişiye teslim edilmiş olması anına kadar geçen süre ile, eşyanın taşıyıcının (ÇTİ) muhafazası altında olduğu (addedileceği) ifade edilmiştir. (CK m.24/II - Hamburg Kuralları m.4/II) Ayrıca,

---

[100] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:51 - F.ÜLGENER,"Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri", s:67

[101] Erdoğan GÖĞER, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler" Hamburg Kuralları (metin), BATIDER, Cilt:1, Sayı:3, s.613

konvansiyondaki bu düzenlemenin, taşıyıcının (ÇTİ) müstahdemleri, acenteleri ve diğer kişiler ile, gönderilen ve gönderenin müstahdem ve görevlilerini de kapsayacağı hükme bağlanmıştır. (CK m.14/III - Hamburg, m.4/III)

Burada "teslim alma" ve "teslim edilme" anlarının belirlenmesi, sorumluluk bakımından oldukça büyük önem taşımaktadır. Özellikle, farklı taşıma mesafelerinde taşımanın yapılması bu önemi giderek artırmaktadır. Bu iki durum, konvansiyonda taşıyıcının hakimiyeti altına girmesi ile açıklığa kavuşturulmak istenmiştir. Eşyaların fiilen taşıyıcının hakimiyeti altına girmesi mi yoksa taşıma sözleşmesinin yapılması ile taşıyıcının hakimiyeti alanına girmesi mi teslim açısından veya teslim anının tespiti bakımından önemli olacaktır? Öyle ki, bu konu taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği ile yakından alakalıdır. Konvansiyonda "Multimodal Transport Contract" olarak ifade edilen çoklu taşıma sözleşmesi, uluslararası çoklu taşımanın ifasının, çoklu taşıma işleticisinin bir ücret karşılığında taşımayı bizzat veya onu yerine getirmeyi taahhüt ettiği bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır.

Konvansiyonda belirtilen çok modlu yani "çoklu taşıma sözleşmesi", rızai bir akit olarak ele alınmış ve buna göre bir düzenleme getirilmiştir. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıyıcının (ÇTİ) sorumluluğunun başlaması ile ilgilidir. Zira konvansiyon aksi bir düşünce ile hareket etmiş olsa idi, taşıyıcının sorumluluk süresinin nasıl saptanacağı hususunda ayrıca bir düzenleme getirmesine gerek olmazdı. Çünkü bilindiği üzere "rızai akitler"; maddi fiil (teslim) olgusunun katılmasına ihtiyaç göstermeyen, sadece tarafların birbirlerine uygun iradelerinin belirli ve geçerli bir konu üzerinde uyuşmaları ile varlık kazanan akitlerdir. "Real akitler" ise; sözleşmenin tam olarak doğabilmesi için maddi bir fiilin de (teslim) yapılmış olmasını öngören akitlerdir. Bu akitlerde teslim, akitlerin tamamiyet ve sıhhat şartı olarak ortaya çıkmaktadır.[102] Ayrıca yukarda da ifade edildiği üzere, konvansiyonda yer alan çoklu taşıma sözleşmesi tanımında, (m.1/III) teslim durumundan söz edilmemiş, bilakis taşıyanın sorumluluğunun başlama şartı olarak teslim konusunda ayrıca bir düzenleme yapılmıştır.(CK m.14,16)

---

[102] F.FEYZİOĞLU, "Borçlar Hukuku Genel Esalar", İstanbul 1976, C:1, s.366 Ayrıca ayni (real) sözleşme için kavram yönünden Y. KARAYALÇIN, "Pay Senediyle İlgili Satış Sözleşmesinin Geçerli Olması İçin Senedin Teslimi Gerekir mi?"; BATİDER, 1980, s.767 vd.

Böylece konvansiyon hükümlerine göre çoklu taşıma sözleşmesinin real bir sözleşme olmadığını ifade ettiğimize göre, taşıma sözleşmesinden önce veya sonra eşyaların taşıyıcıya teslim edilmesi taşıma akdinin sıhhati ve kurulması açısından değil, yukarda da ifade edildiği üzere taşıyıcının sorumluluğu bakımından önem taşıyacaktır.

Teslim alma kavramının kapsamına yükleme de girecek midir? Bu konuda konvansiyonda özel bir hüküm getirilmemiştir. O halde öncelikle bu konuda sözleşmede bir hüküm bulunup bulunmadığına bakmak gerekecektir. Eğer sözleşmede bu yöne bir hüküm yoksa, genellikle kabul edildiği üzere ticari örf ve adet kurallarının dikkate alınması gerekir. Zira burada genellikle ufak parçaların gönderen tarafından, büyük parçaların (veya taşıtın tümünü dolduran eşyaların) ise, taşıyıcı tarafından araca yükleneceği kabul edilmektedir.[103] Buna göre eğer yükleme taşıyıcı tarafından yapılacaksa eşyanın taşıta yüklenmek üzere taşıyıcıya teslimi ile, fakat yükleme gönderen tarafından yapılacaksa yükleme işinin tam olarak yapılmasından sonra taşıyıcının sorumluluğu başlayacaktır.[104]

Taşıyanın sorumluluğunun başlayabilmesi için her şeyden önce, taşıyanın eşya üzerindeki vasıtalı veya vasıtasız zilyetlik durumunun hukuka uygun biçimde gerçekleşmiş olması gerekmektedir.[105] Zira, ancak bu durumdan sonra eşya taşıyıcının hakimiyet alanına devredilmiş olacaktır. Bu arada yine taşıyıcının vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğinin sona ermesi halinde, sorumluluğu da (teslim edilmeyle birlikte) sona ermiş olacaktır.

Aslında konvansiyonun 8/II. ve 1/IV. maddelerinin birlikte göz önüne alınıp değerlendirilmesi halinde, bu tartışmaların pratik olarak önemi kalmayacaktır. Çünkü

---

[103] S.ARKAN, "Demiryolu İşletmesi, Sempozyum", s:54 ve dpn.33; CIM' de yüklemenin kim tarafından yapılacağı gösterilmemiş, taraflar arasında özel bir anlaşma yapılmadıkça bunun çıkış istasyonu mevzuatına tabi olacağı belirtilmiştir. Ayrıca bkz.: 1980 CIM m.20/II ve aynı yazar "Demiryolu İle Uluslararası Taşımalar", s:77 vd.

[104] Yükleme işinin tam olarak ne zaman yapılmış sayılacağı hakkında deniz yolu taşımacılığındaki durum için bkz.: R.KENDER, "Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhalarındaki Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar", (Eşya Taşımacılığı Sempozyumu), Ankara 1984, s:247 vd.; Yine Denizyolu ağırlıklı olmakla birlikte günümüzde oldukça yaygın olarak kullanılan ve çoklu taşımacılıkta da ağırlıklı bir yeri olan Konteyner taşımacılığı için bkz. İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s:66 vd.

[105] Zilyetlikteki vasıtalı ye vasıtasız geçme durumu için bkz.: Şeref ERTAŞ,"Eşya Hukuku", D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Yayın No:55, Ankara 1995, s:26 - K.OĞUZMAN/Ö.SELİÇİ, "Eşya Hukuku", İstanbul 1992, s:64 vd. - T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmesi", s.174; İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s:70

Konvansiyonun 5. maddesine göre taşıyıcı (ÇTİ), eşyaları taşımak üzere teslim aldığı anda, çoklu taşıma belgesi olarak adlandırabileceğimiz "taşıma senedi"ni de düzenlemek zorundadır.[106] Bu taşıma senedinin ihtiva etmesi gereken kayıtlar içerisinde, ÇTİ tarafından eşyaların alındığı yer ve teslim tarihinin yazılması da sayılmıştır. Ancak yine konvansiyona göre bu kayıtlardan bir veya birkaçının yazılmaması senedin hukuki niteliğinde bir değişiklik meydana getirmeyecektir.(m.8/I ve 8/II) Taşıma senedi, ÇTİ tarafından eşyaların taşınmak üzere teslim alındığını gösteren bir delil ve ispat aracıdır.

Taşıma sözleşmelerine konu eşyanın -bu arada çoklu taşımalar yönünden de- birden çok parça veya partilerden oluşması halinde, teslim tarihinin her bir parti ve parçanın teslim tarihi göz önüne alınarak ayrı ayrı belirlenmesi ve bu tarihlerin taşıma senedinde açıkça yazılması gerekmektedir.[107]

Taşıyanın sorumluluğunun sona erme durumu veya hangi hallerde sorumluluğun sona ermiş sayılacağı konusu konvansiyonda gösterilmiştir. Buna göre; eşyaların ÇTİ tarafından gönderilene teslimi[108] veya gönderilen tarafından teslim alınmaması halinde taşıma sözleşmesi veya teslim yerinde uygulanan düzenleme veya ticari örf adet hukukuna göre gönderilenin emrine hazır tutulması yahut teslim yerinde uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyaların bir otorite51 veya diğer bir üçüncü kişiye teslim edilmesi anında sorumluluğu sona erecektir.

Kural olarak gönderilene yapılacak teslimler de –özellikle kıymetli evrak olarak taşıma senedinin düzenlenmesi halinde- ; tarafların birbirine uygun iradeleri ile eşyalar üzerindeki zilyetliğin (vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğinin) gönderilene geçmesi ile taşımaya ilişkin sorumluluk süresi, taşıyıcı bakımından sona ermiş

---

[106] Konvansiyonda ÇTİ' ye taşıma senedi düzenleme zorunluluğu getirilmiş ancak kıymetli evrak şeklinde düzenlenip düzenlenmeyeceği konusunda gönderene bir seçim hakkı tanımıştır. S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s:35

[107] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:53 -T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmesi", s:174

[108] Burada gönderilenin müstahdem acente ve diğer yetkili personeline yapılan teslim de, konvansiyona göre gönderilene yapılmış sayılır. (CK m.14/III)

olacaktır.[109] Dolayısıyla, eşyanın gönderilenin haberi olmaksızın teslim edilmesi gereken yere taşıyıcı tarafından bırakılması, bir teslim olarak nitelenemeyeceği için, bu durumda taşıyıcının sorumluluğu sona ermiş olmayacaktır. Çünkü zilyetliğin devri iki taraflı bir hukuki işlemdir. Ancak, eşyanın zilyetliğinin bir ardiye anlaşması uyarınca taşıyıcıda kalması halinde, teslimin sona ererek, taşıma sözleşmesinden kaynaklı sorumluluğun da ortadan kalktığı ve fakat, genel hükümler uyarınca ardiye anlaşması kapsamında taşıyıcının sorumlu olduğu kabul edilmektedir.[110]

Gönderilene teslim açısından, teslim edenin bizzat ÇTİ olması gerekmediği gibi, gönderilenin de bizzat teslim alan olması gerekmez. Konvansiyonun m.14/III uyarınca teslim, gerek ÇTİ' nin gerekse gönderilenin müstahdem acente ve diğer yetkili kişileri tarafından da yapılabilir. Burada müstahdem, acente ve diğer kişilerin, akdin ifası sırasında ÇTİ ve gönderilen adına hareket ettikleri açıktır.[111] Bu durumda ÇTİ' nin sorumluluğu açısından, kendisi veya adamlarının ya da hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin kusuruyla birleşme hali söz konusu olacaktır. Bu durumda yani ÇTİ' nin hizmetlerinden yaralandığı kişilerin eylem ve işlemleri neticesinin ziya, hasar veya gecikmeye yol açması halinde ÇTİ, ancak zararın sadece kusuruna bağlanabilen kısmından sorumlu tutulabilecek ve tazminat miktarının tayininde de bu sınırlama göz önüne alınacaktır. Ancak bu sınırlayıcı hükmün uygulanabilmesi için, oluşan zararın ÇTİ' nin ya da adamlarının kusurundan kaynaklanmayan kısmının, ÇTİ tarafından ispat edilmesi gerekmektedir. (CK m.17)

Konvansiyonun 14.maddesi uyarınca taşıyıcı, ifaya hazır olmasına rağmen gönderilenin teslim almaması halinde, taşıyıcının (ÇTİ) sorumluluktan nasıl kurtulabileceğinin ifade edildiği görülmektedir. Buna göre ÇTİ, eşyaları çoklu taşıma sözleşmesine göre veya teslim yerindeki kanun veya ticari örf adet kurallarına göre gönderilenin emrine hazır tutması halinde sorumluluktan kurtulacaktır. Çünkü,

---

[109] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.55; Yazar burada sadece zilyetliğin doğrudan doğruya geçmesi halinden söz etmekte ise de, zilyetliğin vasıtalı (dolaylı) teslimi olan emtiayı temsil eden kıymetli evrakın teslimi ile de sorumluluk süresinin sona ereceği açıktır. Bkz.: T.ÇAĞA, "Navlun Sözleşmesi", s:174

[110] Zira,Yargıtay 11 .HD. T. 09.05.1996, E.1996/2521, K.1996/330 sayılı bir karada, açık sundurmada gümrük alanında bekleyen emtianın hasarından taşıyıcının sorumlu olduğunu ifade etmektedir. (karar yayınlanmamıştır)

[111] ÇTİ bakımından taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlanılan "diğer kişiler" ifadesi, ÇTİ' nin taşıma işini devrettiği alt taşıyıcıları da kapsamaktadır. Zira bu bu yöndeki ifade için bkz.; S.ARKAN, "Değişik Tür Araçla Eşya Taşımacılığına İlişkin Konvansiyon", s:4, dpn.43; yazar burada, CMR m.3'de de benzer bir ifade kullanıldığını belirterek, bunun doktrinde alt taşıyıcıyı da kapsar biçimde kullanıldığını ve bu konvansiyon içinde "diğer kişiler" kavramının içine alt taşıyanların da girdiğini belirtmektedir.

konvansiyon bu hallerde, teslimin olduğunu veya daha doğrusu bu yöndeki hareketlerin teslim olarak addedileceğini belirtmektedir. (m.14/II-b) Benzer düzenlemenin 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nda da yer aldığını görmekteyiz. (Bkz.: Hamburg Kuralları, m.4/II-b) Bilindiği üzere bu durum bir ifa engeli hali olup, burada gönderilen tarafından teslim alınmama biçiminde karşımıza çıkmaktadır. Bu gibi hallere "teslim engelleri" denmektedir. Buna benzer düzenlemeler uluslararası konvansiyonlar bakımından, CMR 15 ve 16 ve 1980 CIM 28/II-b ve 34. maddelerinde yer almaktadır. Ayrıca TTK m.790, da da bu yönde bir düzenleme getirilmiştir. Ancak Cenevre konvansiyonunda CMR ve CIM' e oranla bir farklılık vardır. Bu da, teslim konusunda yapılması gereken işlemlerin konvansiyonda açıkça gösterilmemiş olmasıdır. Ancak burada şunu ifade etmek gerekir ki, konvansiyonun bu konuda hiçbir düzenlemeye gitmediği de söylenemez. Şöyle ki, konvansiyon yapılacak işlemler bakımından önce sözleşmeye bakılacağını, burada hüküm yoksa, sırası ile; teslim yerinde geçerli olan ifa engelleri konusundaki düzenlemelere, bu da yoksa aynı yerdeki (teslim yeri) ticari örf adet kurallarına göre hareket edileceğini ifade etmektedir. Demek oluyor ki bu konuda teslim yeri hukuku yetkili olacaktır. Bu nedenle konuyu TTK hükümlerini de göz önüne alınarak inceleyeceğiz ve yeri geldiğinde CMR ile, CIM/COTIF hükümlerine de değineceğiz.

Taşıyıcının gönderileni bulamaması, gönderilenin eşyayı kabul etmemesi, kabulde gecikmesi veya taşıyıcı ile gönderilen arasında eşyanın teslim edilmesini engeller nitelikte bir uyuşmazlığın çıkması ya da eşyanın gönderilene teslimini engelleyecek bir başka nedenin belirmesi halinde, taşıyıcının sorumluluğunun ne zaman sona ereceği konusu TTK m.790'da gösterilmiştir. Konvansiyonda bu hallerden sadece gönderilen tarafından teslim alınmama durumu için bir öngörüde bulunulmuştur. Buna göre bir teslim engelinin ortaya çıkması halinde taşıyanın, durumu derhal gönderene bildirmesi ve onun talimatını beklemesi gereklidir.[112] Ancak, taşıyan durumu derhal gönderene bildirilme olanağını bulunamamış veya gönderen taşıyanın bildirimine cevap vermede gecikmiş ise veya, taşıyan tarafından

[112] Burada ATABEK tarafından göndereni temerrüde düşürme amacı ile hareket edilmediğinden TTK.20/III' de belirtilen şekle uyulma zorunluluğu olmadığını ifade etmektedir. Reşat ATABEK, "Eşya Taşıma Hukuku", s:164. Gerçekten de bir talimat almaya ilişkin bir bildirim olduğunda mutlaka maddede yazılan şekilde bildirimin yapılması zorunlu değildir ancak ilerde taşıyıcı açısından "basiretli bir tacir gibi davranıp davranmadığı" yönündeki tartışmaları ortadan kaldırmak için taşıyıcının en seri şekilde e-mail, faks veya teleks (CK m.1/son) gibi imkanları da kullanarak durumdan göndereni haberdar etmesi uygun olacaktır.

yerine getirilme olanağı bulunmayan bir talimat gönderen tarafından verilmiş ise taşıyan, varma yerindeki mahkemeden "tevdi mahali tayini" isteyecek ve mahkemece tayin olunan yere eşyayı teslimle, sorumluluğundan kurtulacaktır. CMR açısından ise 15 ve 16. maddelerde bir düzenleme öngörülmüştür. Buna göre, taşıyıcı teslim engellerini göndericiye bildirecek ve ondan talimat isteyecektir. Öte yandan taşıyan yükü derhal boşlatma hakkına da sahiptir ve boşaltmadan sonra taşıma sona ermiş olduğu kabul edilir. Taşıyıcı yükü kendi muhafaza edebileceği gibi, üçüncü bir kişiye tevdi de edebilir ya da şartları varsa (m.16/III) malı satabilir. Taşımaya konu mallar çabuk bozulan cinsten ise taşıyan, BK m.92 çerçevesinde malları mahkeme kararı ile satabilir. Tevdi mahallinde meydana gelebilecek zararlardan dolayı artık taşıyıcı sorumlu olmayacak, yapılan işlemlerin masrafı da gönderilene ait olacaktır. Çünkü bu durumda taşıma sözleşmesi artık sona ermiş olduğundan, eşyanın gönderilenin hakimiyet alanına girdiği farz edilmektedir. Konvansiyonun 14. maddesinde bu durumu ifade için "gönderilenin emrine hazır tutma" deyimi kullanılmıştır (CK. 14/II-b"iii")

Konvansiyona göre, teslim yerinde uygulanan kanun ve nizamlara göre bir otoriteye veya üçüncü şahsa yapılan teslimin de, gönderilene yapılmış teslim sayılacağı ifade edilmiştir. (m.14/II-b) Burada öncelikle "otorite" ve "üçüncü şahıs" kavramlarının açıklanması gerekecektir.

Konvansiyondaki "otorite" kavramının teslim yerindeki resmi bir makam veya kurumu karşıladığı söylenebilir. Örnek olarak söylemek gerekirse bir gümrük idaresinin sundurmalarında yapılan teslimde "gümrük idaresi" konvansiyon anlamında bir otoriteyi temsil etmektedir. Keza işletme tekeline sahip bir kurumun da, bu anlamda bir otorite sayılması gerekecektir. Hukukumuz açısından, yükün gümrüğe tabi olması durumunda, Tarife m. 1.3.5'e göre gümrüğe tabi yükler varsa bunlar için ayrı manifesto verilir. Ayrıca burada 4458 sayılı "Gümrük Kanunu"[113] ile ona müteakip 5.2.2000 tarihinde yürürlüğe giren "Gümrük Yönetmeliği"[114]

[113] RG. 4 Kasım 1999 / 23866
[114] RG. 20 Ocak 2000/23939 mükerrer

hükümleri de uygulama alanı bulacaktır.[115] Gümrük Kanunu uyarınca yabancı memleketlerden kara (demiryolu dahil), deniz ve hava taşıtlarıyla Türkiye'ye getirilen eşya ile talep halinde çıkış eşyası, eğer orada sundurma ve antrepoculuk hizmetleri kanunla tekeline verilmiş bir işletme varsa eşya, bu işletmelerin sorumluluğu altındaki sundurmalara, gümrüğün denetimi altında konulur. Bu bir zorunluluktur. Bu zorunluluk, gümrüğe tabi eşyalar için söz konusu olacaktır. Hangi eşyaların gümrüğe tabi olacağı her ülkenin gümrük kanun, tüzük veya yönetmelik ve ilgili makamların kararlarına bağlı olarak tespit edilir. İşletme idaresi bulunmayan yerlere gelen eşyalarda ancak gümrük sundurmalarına veya gümrükçe izin verilen yerlere çıkarılabilecektir. Bu şekilde, gümrüğe sunulması[116] halinde eşyanın gönderilene teslim edilmiş sayılacağı, konvansiyonun adı geçen maddesine göre rahatça söylenebilir. Zaten konvansiyon bu hususlaki tartışmaları önlemek ve konuya açıklık getirmek için bu şekilde teknik anlamda bir teslim olmamasına rağmen gönderilene eslim edilmiş sayılacağını öngörmektedir. Buna benzer bir düzenleme, gerek 1971 CIM 16/II' de gerekse CIM (1980) 28/II de yer almıştır. Buna göre, yükün gümrük idaresine teslimi ile, (eşya demiryolu idaresi ve gümrüğün ortak gözetimi altında sundurmaya konulmuş olması durumunda) taşıyıcı idarenin (demiryolu taşıyıcısının) taşımadan doğan sorumluluğu da sona ermiş olacaktır.

Gümrük Kanunu (GK) m. 218/I ve Gümrük Yönetmeliği (GY) m. 438'e göre, "*...Deniz limanlarını işleten kuruluşlar, gerekli gümrük gözetim ve denetim işlemlerinin yapılmasını sağlamak üzere, geçici depolama yerleri, antrepolar... tesis*

---

[115] Uygulama alanı bulacak hükümlerden önemli olanlar aşağıda verilmiştir;

"Müsteşarlıkça belirlenen esaslara uygun olarak serbest bölgelere konulan eşya hariç olmak üzere, gümrük idaresine veya gümrük idarelerinin belirlediği veya uygun gördüğü diğer bir vere gelen eşya, bunu Türkiye Gümrük Bölgesine getiren kişi veya yerine göre eşyanın gelişinden sonra taşınmasını üstlenen kişi tarafından gümrüğe sunulur.' (GK m. 39)

"...39 'uncu madde uyarınca gümrüğe sunulan eşya için, eşi anın gümrüğe sunulmasını takip eden ilk iş günü mesai birimine kadar ilgili gümrük idaresine bir özer beyan verilir." (GK m. 42)

Özet beyan:

a) Eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine getiren veya eşyanın gelişinden sonra taşıma sorumluluğunu üstlenen.

b) (a) bendinde belirtilenlerin adına hareket eden.

Kişi tarafından verilir."(GK m. 43/II).

Eşya bulunduğu taşıt araçlarından gümrük idarelerinin belirledikleri veya uygun gördükleri yerlerde söz konusu idarelerin izni ile boşaltılabilir veya aktarılabilir.

Gümrük idaresine özet beyan olarak kullanılan ticari ya da resmi belge verilmeksizin taşıtlardan eşya boşaltılamaz." (GK m. 45/I)

Özet beyan verme, orijinal manifesto, konişmento vs. da kabul edilir. (GY m. 129/II)

[116] Eşyanın gümrüğe sunulması, Türkiye Gümrük Bölgesine gelen eşyanın, gümrük idaresine ya da gümrük idaresinin belirlediği veya uygun gördüğü bir yere getirildiğinin, gümrük idaresine sözlü olarak bildirilmesidir. Bu bildirim, gümrük idaresinde bu amaçla tutulan bir deftere kaydedilir." (GY m.125/son)

etmek zorundadır". "Eşya sahipleri veya temsilcileri ya da taşıyıcıları, bu eşyanın bir antrepo beyannamesi ile kendi sorumlulukları altında veya gümrük memuru refakatinde, "geçici depolama"[117] yerlerine alınmaksızın doğrudan doğruya genel ve özel antrepoya konulmasını ve bu rejime tabi tutulmasını gümrük idaresinden isteyebilir. (GY m.145) Bu geçici depolama yerleri ile genel ve özel antrepolarda, işlèticilerin kendi memurlarından başka gümrük memurları da bulunur. Bu memurlar gümrük idaresi adına gerekli gözetim ve denetimi yapar. (GY m.439) Geçici depolama yerlerine alınacak yük, buralarda işletme personelinin sorumluluğu ve gümrük memurlarının gözetimi altında alınır. (GY m.145) Burada eşya sahipleri ile, işletmeler arasında genel hükümler çerçevesinde, "ardiye akdi" esaslarına göre bir hukuki durumun ortaya çıktığı varsayımı, konuyu tam olarak karşılayan bir görüş değildir. Çünkü, burada bir zorunluluk sonucu mallar, işletmenin antrepo veya sundurmasına alınmaktadır. Gümrük işlemlerinin tamamlanması malın sahibine aittir ancak, eşyayı sundurma veya antrepoya koyan kendisi değildir. Ayrıca, gümrük vergisi ve diğer vergiler ödenmeden veya teminat altına alınmadan ayrıca da gümrüğün izni olmadan eşyanın gümrük denetlemesinden serbest bırakılması ve eşyanın sahibine teslim edilmesi mümkün olamayacağından, taşıyanın sorumluluğu devam edecektir.[118]

Alman hukukunda kara taşımalarında taşıma senedi "Frachtbrief" ile birlikte diğer belgelerin de gönderilene verilmesi ve gönderilenin eşya üzerinde tasarrufa yetkili duruma getirilmesi koşuluna bağlı olarak eşyanın gümrük makamlarına teslimini gönderilene teslim sayıldığı ifade edilerek aynı sonucun ticaret kanunu

---

[117] Eşya, gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar, "geçici depolanan eşya" statüsünde bulunur ve bu şekilde adlandırılır.(GK m. 47) Gümrük Kanunu 'nun 17 ve 50 'inci maddelerinde belirtilen "geçici depolama yerleri" aynı zamanda, A, B, C ve D tipi antrepo olarak onaylanabilir veya buralar F tipi antrepo olarak işletilebilir. (GY m.357/ son) Antrepo işleticileri ve kullanıcıların gümrüğe karşı sorumluluğu GY m. 364'de düzenlenmiştir.

[118] Yargıtay kararlarından birinde, davalı demiryolu taşıyıcısının açık alandaki gümrük sahasında, eşyaların muhafazası için muşamba vermekten başka önlem alamayacağı, ayrıca da eşyanın gümrük sundurmasında bekleme süresi geçtikten sonraki hasardan sorumlu olmayacağı ifade edilmiştir. (Yargıtay 11 .HD. E.1996/2521 K.3303 T.9.5.1 996)(karar yayınlanmamıştır). R. KENDER, "Yükleme Boşaltma, Sempozyum", s:253; T.ÇAĞA, "Sempozyum", 1984, Tartışmalar 271, yine aynı yazar "Navlun sözleşmeleri", s:180. Yazar, bu konuda aynen şöyle demektedir"; ... Görülüyor ki boşaltmada Banka gemi acentesinin başvurusu üzerine harekete geçmekte ve yükte gönderilene Banka vasıtasıyla sup alan işleminde hemen boşaltmayı müteakip, aksi halde ambarda —her iki halde de ordino— karşılığında teslim edilmektedir. Böylece taşıyanın yükle ilişkisi işbu teslim anına kadar devam etmekte ve kanunen yükün teslimine terettüp eden hukuki neticeler de bu anda gerçekleşmektedir. Şu halde bizde de durum Almanya'da olduğu gibidir. Banka taşıyanın yardımcı şahsı durumundadır (BK.100)

açısından da kabulünün uygun olacağı belirtilmektedir.[119]

Ülgen tarafından ise tarafların yaptıkları sözleşmenin bu hususta dikkate alınmasını belirtilerek yazar tarafından aynen şöyle denmektedir; "Kanaatimizce burada taraflar arasındaki sözleşme göz önünde tutularak bir değerlendirme yapılmalıdır. Buna göre taşıyıcının gümrüğe ya da alıcıya teslimi taahhüt etmiş olup olmadığına bakılacaktır. Birinci halde malın alıcı namına gümrüğe teslim edildiği kabul edilmelidir ve teslim ile taşıyıcının sorumluluğunu sona erer. İkinci halde ise gümrüğe teslim, taşıyıcı adına olmuş demektir ve alıcıya teslim gerçekleşmediği için taşıyıcının sorumluluğu devam eder. Sözleşmede açıklık olmayan hallerde teamüle bakılır.[120]

Taşıyanın sorumluluğunda, yükte meydana gelen ziya veya hasarın "ihbarı" (TTK m. 1066), "muayenesi" (TTK m. 1065,1066) gibi hükümlerdeki sürelerin kısa tutulmasındaki amaç, gönderilenin tazminat talebinde bulunacağını.n belirlenmesi ile taşıyanın, ziya ve hasardan zamanında haberdar olmasını sağlamak ve ona, ziya ve hasarın sebebini araştırıp, zararın sorumsuzluk hallerinden birinden ileri geldiğini ortaya koyma imkanını sağlamaktır. Ayrıca, taşıyanın çoğunlukla yükün boşaltıldığı limanda faaliyet alanı olmayan bir tacir olarak düşünüldüğünde de, yükün, gümrüğe, umumi bir mağazaya tevdi veya rıhtıma boşaltılması halinde, gönderilenin yükü teslim almaktaki ihmal veya kayıtsızlığının taşıyanın sorumluluğunun ağırlaşması sonucunu doğurduğu ve bunun da hükmün konuluş amacına aykırı olduğu belirtilmiş ve eleştirilmiştir.[121]

Bu konuda hukukumuzda açık bir kanuni düzenleme olmaması, bu tartışmaları beraberinde getirmektedir.[122] Varma yerine gelen aracın (hava, kara veya deniz taşıtı) gümrüğe tabi eşyalar yönünden ve Gümrük Kanunu uyarınca gümrük ve işletmenin ortak gözetimindeki sundurma ve antrepoya teslim taşıyanın

---

[119] S. ARKAN, "Taşıyanın Sorumluluğu", s:57
[120] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmeleri", s:174
[121] Sami OKAY, "Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Zıya ve Hasarların İhbarı", (Ord. Prof. Dr. Ernest E.Hirsc' e Armağan), Ankara 1964, s:458 – Gündüz AYBAY, "Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu – Tartışmalar", Ankara 1984, s:261
[122] Bu konuda bkz. Yargıtay TD.24.12.1971 T.5012 E. ve 7684 K. (TİK.1971 II, s.258-259) ve TD.28.10.1971 T.1236 E.6566 K. (TİK.1971 II, s.256-257) bakınız Yargıtay her iki kararında da Gümrüğe teslimi gönderilene teslim olarak ifade etmiştir ve bkz.:R. KENDER, Yükleme, Boşaltma Sempozyum ve oradaki tartışmalar, 250 vd.

sorumluluğunu sona erdirici nitelikte gönderilene teslim sayılır mı? Bu soruya cevap ararken, genel kurallardan yola çıkarak, Ticaret Kanunu' muzun taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümlerine bakmak gerekecektir. Şöyle ki, taşıma sözleşmesinde taraflarca kararlaştırılan varma yerine gelindiğinde taşıyıcının gönderileni haberdar etmesi gerekir. (TTK m.798-1052). Bildirme yapılınca gönderilen bazı hak ve borç altına girecektir. Bunlar TTK 791 ve 792. maddelerinde düzenlenmiştir.[123] TTK m.792'de, gönderilenin borcunun başlama tarihi "eşyanın kabul edildiği" tarih olarak belirlenmiştir. Fakat taşıma ücreti ardiye ve diğer masraflar ödenmesi halinde taşıyıcı tarafından teslim edileceği ifade edilmiştir. (TTK m.792) Burada dikkat edilmesi gereken şudur. "Eşyanın gönderilence kabulü" ile, "eşyanın gönderilene teslimi" aynı şeyler değildir. Bu durum, TTK m.792 ve 793'nün birlikte değerlendirilmesinden anlaşılmaktadır. TTK m.793'de; "taşınan şeyleri" almak üzere müracaat eden kimse... borçlarını vermeyecek olursa, taşıyan eşyayı teslime mecbur değildir." demektedir. Burada taşıyıcının yaptığı bildirimde eşyayı teslim almayı kabul ederek müracaat eden gönderilenin durumu gösterilmiştir.

İşlemi biten eşyanın serbest dolaşıma giriş rejimi uygulanması halinde vergilerin ödendiğini gösterir vezne alındısı, başka bir gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanıma tabi tutulması halinde ise buna ilişkin beyanname gibi belgeleri ile, taşıma senedinin alıcı ,nüshası ilgililerce geçici depolama yerinde görevli gümrük verilir. Taşıma senedi alıcı nüshası aslının olmaması halinde, «aslı hükmündedir» ibaresini içeren ve taşıyıcı tarafından onaylanan bir örneği kabul olunur. Sözü edilen belgeler görülüp, eşyaya ait kayıtlarla ve eşya ile karşılaştırıldıktan sonra, uygun bulunduğu taktirde, işlem geçici depolama yeri çıkış defterine kaydedilir, hizasına kim tarafından teslim alındığını gösterir bir şerh yazılır belgelerde ismi olan kimseden veya gümrük müşavirinden imza alınır. (GY m. 157/I)

Bu hükümlere göre, gönderilen yükü, boşaltmadan sonra, gümrük memurunun denetimi altında liman işletmesinden antrepoda veya geçici depolama yerinde teslim almaktadır. Çünkü, yükün gümrük işlemlerinin tamamlanması gönderilenine düşen bir yükümlülük olmasına rağmen, yükü geçici depolama yerine

[123] Ayrıca deniz taşımacılığı yönünden bkz. TTK m.1069

veya antrepoya koyan kendisi değildir, mevzuat gereğince liman işletmesi (TCDD) ve gümrük idaresi tarafından yük antrepoya alınmaktadır. Bu nedenle, yükün gümrük idaresine teslimi gönderilene teslim olarak nitelendirilemeyeceğine göre taşıyanın sorumluluğu da sona ermez. Gönderilenin yükü gümrükten teslim almasına kadar geçen süre içinde yükte meydana gelen ziya ve hasardan taşıyan sorumlu olacaktır Yargıtay'da gümrüğe tabi malların, Gümrük İdaresine teslimi ile bu malların, aynı zamanda gönderilene teslim edilmiş sayılacağına ilişkin bir yasal düzenleme olmaması nedeniyle, gümrüğe yapılan teslimin malların teslimi anlamına gelmeyeceğini ifade etmiştir.[124]

Demek oluyor ki taşıyıcı varma yerine geldiğinde durumu gönderilene bildirirken diğer yandan eşyaları gümrük ve işletme sundurma/antrepoya teslim etmektedir. Yani gönderilen eşyaları almaya geldiğinde karşısında gümrük idaresini ve işletmeyi bulmakta, gümrük resim ve harçlar ve de gümrük işlemleri yönünden işlemler tamamlanmadan gümrükten eşyaları çekememektedir. Aksine bir hüküm yoksa gümrük vergi harç ve masrafları ile ardiye ücretini ödemek gönderilene ait olacaktır. (TTK m.792-1069). Buradan Gümrük Kanunu uyarınca eşya sahipleri ile işletme arasında antrepoculuk ilişkisi doğacağı ve buna genel hükümlerin uygulanacağı öngörüldüğünden, buradaki eşya sahiplerini gönderilen olarak —aksi sözleşmede kararlaştırılmamış ise— adletmek yerinde olacaktır. Buradan hareketle, taşıma ücreti ve ardiye masrafları ile, kanunda belirtilen diğer tüm masrafların taşıyıcıya önceden ödenmesi halinde, gönderilenin TTK m.791'deki talep hakkını kullanması üzerine, (taşıyıcının kendinde bulunan taşıma senedini gönderilene vermesi halinde), eşyalar gönderilene teslim edilmiş sayılır. Burada emtiayı temsil eden senedin gönderilene geçmesi anında vasıtalı zilyetlik yolu ile teslim gerçekleşmiş olacaktır. Eğer taşıma senedi düzenlenmemiş ise bu durumda da gönderilenle işletme arasında ardiye ilişkisi kanunen kurulduğundan, eşyaların gümrük idaresine teslimi ile bu ilişki başlamış olmakla artık taşımanın sona erdiğini

---

[124] Yargıtay da. gümrüğe tabi malların, Gümrük İdaresine teslimi ile bu malların aynı zamanda gönderilene teslim edilmiş sayılacağına ilişkin bir yasal düzenleme olmaması nedeniyle, gümrüğe yapılan teslimin malların teslimi anlamına gelmeyeceğini ifade ederken, anı zamanda taraflar arasında düzenlenen taşıma sözleşmesinde de, teslimin gümrüğe yapılması ile taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceğine ilişkin özel bir düzenleme bulunmadığını, belirterek bu durumun aksinin kararlaştırılabileceğini kabul etmiş durumdadır. Bu yöndeki Yargıtay 11.HD' nin T.04.03.1996, E. 1996/1002, K. 1996/1398 sayılı kararı için bkz. Ziya AKINCI, "Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR Ankara 1999. s. 91-92

ve yerini ardiye sözleşmesinin aldığını bu anlamda gönderilene teslimin gerçekleştiği söylenebilir.[125] Bu görüş, hem ARKAN tarafından ifade edilen Alman hukukundaki düzenleme hem de konvansiyondaki düzenlemeye uygun bir çözüm tarzı olacaktır.

Burada ortaya çıkacak bir sorun da eşyanın taşıttan boşlatılmasından önce mi yoksa boşaltma işleminin tamamlanmasından sonra mı gönderilene teslim edilmiş sayılacağıdır. Bu sorun, aslında yüklemede olduğu gibi boşaltmanın kimin yükümlülüğünde olduğu sorunuyla ilgilidir. Bu konuda öncelikle bakılması gereken yer taşıma sözleşmesidir. Eğer, taraflarca bu konu belirlenmiş ise sorun yoktur; bu konuda sözleşmedeki esaslar uygulanacaktır. Bu konuda sözleşmede bir hüküm yok ve taşımaya uygulanacak kanunda da buna ilişkin bir açıklık yok ise ticari örf ve adet hukukunun uygulanması gerekecektir.[126]

Boşaltma taşıyıcıya ait ise teslim boşaltmadan sonra gerçekleşecektir. Boşaltmanın tam olarak ifa edilmiş sayılabilmesi için gönderilenin eşyayı teslim almasını sağlayacak şekilde yapılmış olması gerekir. Aksi halde, boşaltma gerçekleşmiş olmakla birlikte kötü ifa oluşturur.[127] Eğer boşaltma işlemi, taşıyana ait değilse bu halde teslim eşyanın doğrudan doğruya zilyetliğin kazanılmasına ve herhangi bir güçlüklü karşılaşmadan gönderilene geçmesini sağlayacak biçimde hazır tutulması ile gerçekleşir. Bu hallerin neler olacağı her somut taşıma olayında ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekir.[128]

---

[125] Yargıtay demiryolu taşımaları ile ilgili verdiği bir kararında, "eşyaların, sundurmada bekleme süresi geçtikten sonra meydana gelen zarardan, davalı demiryolu taşıyıcısının sorumlu olmadığını" belirtmiştir.(Yargıtay 11.HD. E. 1996/252 K.3303 T.9.5. 1996) (karar yayınlanmamıştır)

[126] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:59. Buradaki örf adet hukuku kuralları yarma yerindeki örf adet kurallarıdır. Yargıtay boşaltma sırasında meydana gelen hasarla ilgili olarak "boşaltma işinin Tekel oluşturan bir kurum tarafından yapılması halinde, taşıyanın sorumlu olmadığını; aksi halde sorumlu olduğunu ifade etmektedir. Yargıtay 11.HD.,T.22.4.1980, E.1980/1475, K.1980/2403 sayılı kararı için bkz. Gönen ERİŞ, "Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu (Kıymetli Evrak ve Taşıma)", Ankara 1988, s:1073

[127] İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s:81

[128] Örnek göstermek gerekirse taşıtın boşaltma yerine götürülmesi ve taşıyıcının eşyayı koruyan örtüyü kaldırması, soğutucu kasalarda taşınan mallar açısından taşıyıcının soğuk hava deposunun kilidinin açılması (S. ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:60) konteyner taşımacılığında ise özellikle kapıdan kapıya yapılan taşımalarda, boşaltma gemiden indirilip ikinci taşıyıcıya teslim edilmesi ile (İ.DENİZ, "Konteyner Taşımacılığı", s:81) olacaktır. CIM bakımından ise tam vagon işlemli taşımalarda vagonların boşaltılması gönderilene aittir (Tarife 3.9.4). Ayrıca tarife "1.12.14." gereği 150 kg' dan fazla gelen eşyanın boşaltılması da gönderilene ait olduğu ifade edilmiştir. Bu hallerde teslim, eşyanın gelmiş olduğunun gönderilene bildirilmesinden sonra, vagon işletme tarafından belirlenen boşaltma hattına çekilmesi ve kilidinin açılarak gönderilenin hakimiyeti altına sokulmasıyla gerçekleşmekte, perakende taşımalarda ise eşyanın demiryolu işletmesince vagonlardan boşaltılması gerekmektedir. Bu tür eşya kantara en yakın ambar rampası kapısında gönderilene teslim olunur. (S.ARKAN, "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", Sempozyum 1985, s:61)

Taşıma sözleşmeleri bakımından boşaltma konusundaki durumu genel olarak ifade ettikten sonra çoklu taşımalardaki -özellikle konvansiyon bakımından- durumunu ele almak gerekecektir. Hemen ifade etmek gerekirse, Cenevre Konvansiyonu'nda bu yönde açık bir düzenlemeye gidilmemiştir.[129]

Konvansiyonun sorumluluğunu düzenleyen maddelerinde, (m.16 ve 14) "eşyanın taşıyanın hakimiyet alanı içinde olduğu süre" boyunca, taşıyanın sorumluluğunun devam edeceği ilkesi benimsenmiştir. Bu durumun neye göre belirleneceği konusunun ise, yukarıdaki paragraflarda da ifade edildiği üzere, CK 14. maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerektiği açıktır. Konvansiyonda klasik taşıyıcı kavramı yerine, "çoklu taşıma işleticisi"(ÇTİ) kavramı benimsenmiştir. ÇTİ' nin klasik bir taşıyıcıdan daha geniş bir sorumluluk altında tutulduğu konvansiyon kapsamından anlaşılmaktadır. Tüm bunlar göz önüne alınarak ÇTİ' nin, teslim ve tesellüm süresi içine (sorumluluk süresi içine) boşaltmanın da girdiği yani taşımanın boşaltmayı da kapsadığı açıktır. Zira, aksi kararlaştırılmamış ise teslimden amaç zilyetliğin dolaylı veya doğrudan gönderilene geçmesi olduğuna göre, yüklemede olduğu gibi boşaltmanın da taşıyıcının yan edimi olarak kabul edilerek bu safhadan da taşıyıcıyı sorumlu tutmak doğru olacaktır. Burada boşaltmanın tekel olarak yapıldığı bir işletmenin varlığı halinde —ki TCDD ve TDİ böyledir— bu durumda bu işletmeler taşıyıcının yardımcı şahsı olarak değerlendirilmeli ve eğer boşaltma sırasında meydana gelecek bir zarardan gönderene karşı taşıyıcı sorumlu tutulmak gerekir. Ancak taraflar arasında bir FIO (free in and out) klozu[130] varsa, artık gerek yükleme ve gerekse boşaltma yükümlülüğü taşıyıcıya ait olmadığından, artık bu aşamada meydana gelecek zararlardan, taşıyıcı sorumlu tutulmayacaktır. Burada yükle ilgililerin işletmeye karşı haksız fiil kuralları çerçevesinde müracaat etme hakları saklıdır.[131]

---

[129] Benzer düzenleme ile ilgili olarak Hamburg Kurallarında da açık bir hüküm yoktur. Ancak, F. TEKİL' e göre 18 Haziran 1961 tarihli Fransız Kanunu örnek alınarak hazırlanan Hamburg Kuralları, bordodan bordaya bir sorumlulukla sınırlı değil tesellüm, yükleme, boşaltma ve teslimi de kapsar biçimde düzenlemiş olduğu ileri sürülmektedir. Ancak yazar tarafından yükleme ve boşaltma da sorumluluğun açık olarak düzenlenmediği de ifade edilmekte, s.408; F. TEKİL, "Deniz Hukuku", s :407

[130] "FIO şartı" kural olarak bir masraf şartı olmakla birlikte son zamanlarda yükleme ve boşaltmanın kimin sorumluluğunda olacağını gösteren bir şart olarak da uygulanmakta ve doktrinde de böyle savunulmaktadır. Bu konuda bkz.:T. ÇAGA, "Navlun Sözleşmesi", s:168

[131] Yükle ilgililer üçüncü şahıs durumunda olduklarından gönderenle birlikte işletmeyi de dava etme hakkına sahiptirler; Ayşe CANKAT, a.g.m. s.12. Ayrıca Yargıtay TD.28.4.1972, 2035/2168 sayılı kararında, "Eşya maliklerinin bu şekilde dava açma hakkına sahip olacağı" ifade edilmiştir.

Boşaltma konusunda bir hususu açıklığa kavuşturmak gerekir. Bu da yükün (eşyanın) ara terminalde araçtan indirilmesi ile mi boşaltma işlemi yapılmış olmakta, yoksa varma yerinde son araçtan indirilmesi halinde mi boşaltma işlemi yapılmış olmaktadır?

Bu soruya varma yerinde yapılan boşaltma diye cevap vermek gerekir. Çünkü teknik anlamıyla başlatma; varma yerinde, gönderilenin yüke zilyet olarak hakimiyet kurabileceği şekilde, teslim amacıyla yapılması durumunu ifade etmektedir. Bu nedenle de yükün en son taşıma türüne uygun araçtan boşaltılması ve işlemin tamamlanmasını takiben boşaltma işleminin yapıldığını ifade etmek gerekir. Konvansiyonda getirilen yeknesak kurallardan bunun varma yeri hukuku çerçevesinde (eğer sözleşmede özel bir düzenleme yok ise) yapılması araç türü ve taşıma türü ne olursa olsun varma yerindeki taşıma türüne göre teslimin gerçekleşmesi ve nihayet, bununla bağlantılı olarak teslime yönelik bir basamak teşkil eden boşaltma işleminin de son taşıma türüne göre yapılması olarak anlaşılması gerekir. Ara terminalde yapılan boşaltma işlemi, çoklu taşımaların özelliği gereği, tek bir taşıma sözleşmesiyle taahhüt edilen taşıma borcuna uygun olmayacağı açıktır. Bu durum ancak, asıl taşıyıcılar ile alt taşıyıcılar arasındaki iç ilişki gereği yapılması gereken aktarmalar için söz konusu olabilir.[132]

Teslimde üzerinde durulması gereken bir diğer konu da, teslimin nerede yapılacağı sorunudur. Bunun genel kural olarak odağında varma yeri olduğunu önceki anlatımlarımızda ifade etmiştik. Burada ayrıca ifade etmek istediğimiz ise tarafların sözleşmede anlaştıkları, kapıdan kapıya (door to door), terminalden terminale (point to point) veya limandan limana (port to port) taşıma biçimine göre teslim edilmesi halidir. Burada bu taşıma tipleri üzerinde durmak gerekir. Bu nedenle kısaca açıklama yapmak yararlı olacaktır.

---

[132] Aksi fikirde, İ. DENİZ, "Kombine Taşımalar", s.191. Yazar burada karma taşımaları deniz taşımasının başta veya sonda olmasına göre sorumluluğu anlatırken, deniz taşımasının başta olması halinde taşıma olan deniz taşımasında gemiden yüklerin boşaltılması daha doğrusu indirilmesi halini yeterli görmeyerek bu yönden HEINI' ye katılmadığını, ayrıca ikinci taşıyıcı olan kara taşıyıcısına yükün teslim edildiği anda boşaltmanın gerçekleşmiş olduğunu ifade etmektedir. Yazara göre ikinci taşıma "boşaltma ile teslim arasında devam etmekte ve teslim sorunlarına da deniz taşımacılığına ilişkin düzenlemelerin uygulanması gerektiğini ifade etmektedir. Diğer yandan da boşaltma ve taşıma arasındaki kara taşımasına bu taşımaya özgü hükümlerin uygulanması gerektiğini savunmaktadır ki bu bize çelişkili olarak gözükmektedir.

"Door to door" denilen kapıdan kapıya taşımacılıkta yük satıcının bulunduğu yerden alınıp alıcının deposu veya işyerine götürülmektedir. Bu taşımacılık şekli günümüz konteynır taşımacılığında yaygın olarak kullanılmaktadır.

"Point to point" denilen terminalden terminale taşımacılıkta değişik kişilere ait mallar belli bir terminalden alınıp değişik türde taşındıktan sonra belli terminale getirilip boşaltmayı takiben mallar dağıtıma tabi tutulmaktadır. Burada taşıyıcının sorumluluğu terminale ulaştırmakla sona ermiştir.

"Port to port" denilen limandan limana yapılan taşımada genellikle bir denizyolu kullanılmıştır. Burada yükler hava veya deniz terminalinden alınarak kararlaştırılan yarma yeri limanına ulaştırılması ve oradan dağıtıma tabi olmasıdır.

Teslim de, taşıma tekniklerinin özellikleri ile, kararlaştırılan teslim ve taşıma biçiminin ayırt edici nitelikleri, her somut olay özellikleri dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Örneğin; kapıdan kapıya yapılan bir taşımada, aracın belli bir terminal veya limana gelip oradaki depoya veya gümrüğe yükü bırakması gönderilene teslim sayılmayacak, teslim yükün, gönderilenin deposu veya işyerine götürülmesi ve gönderilenin zilyetliğine bırakılması ile gerçekleşecektir.

VI- TAŞIYANIN GECİKME ZARARLARINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU (GEÇ TESLİM SORUMLULUĞU)

A- Gecikme Kavramı

Taşıyıcı, taşımak üzere teslim aldığı eşyayı aldığı haliyle teslim etmek yanın da, taşıma işini de yine belirli bir süre içerisinde gerçekleştirmek durumundadır.Taşıma hukuku bakımından "gecikme" yani "geç teslim"; taşıyıcının taraflarca kararlaştırılan sürede, böyle bir süre taraflarca kararlaştırılmamışsa

"makul" bir süre de[133] taşıma konusu eşyaları, teslim edilecekleri yere ulaştıramaması halini ifade eder. Teslimde gecikmeden bahsedebilmek için, taşıma süresinin önceden belirlenmiş olması oldukça önemlidir. Zira, öncelikle taraflar arasında taşıma için kararlaştırılmış bir süre varsa ve bu süre geçmesine karşın malların teslimi gerçekleşmemişse o zaman gecikme kavramından kolaylıkla bahsetmek mümkündür.

Burada karıştırılmaması gereken konu, taşıyıcının sorumluluğu yönünden gönderilene teslim süresiyle, taşımanın belirli bir süre içinde yapılması zorunluluğu halidir. Önceki paragrafta ifade ettiğimiz üzere, gönderilene teslim, kural olarak taşımanın tamamlanmasından sonra tarafların birbirine uygun iradeleriyle taşıyıcının eşya üzerindeki hakimiyetinin sona erdirilmesini ve gönderilenin hakimiyet alanına girmesini ifade eder.[134] Oysa, geç teslim, zamanında varma yerine ulaşılmadığını ve taşıma süresinin aşıldığını ifade için kullanılmaktadır.

Taşıma süresinin aşılması bazen, gönderilen yönünden, malın piyasa değerinin düşmesi, gönderilenin yaptığı sözleşmelerden zarara uğramasına veya artık teslim edilmiş olmasının iktisadi yönden öneminin kalmaması gibi zararlara yal açabilmektedir. bunun yanında, taşınan eşyanın da taşımadaki gecikme nedeniyle zarara uğraması da mümkündür. Ancak, son halde eşya taşıyanın hakimiyet alanında bulunduğu bir sırada meydana gelmiş olduğu kabul edilip, hasar veya ziya hükümlerine göre tazmin edilmesi yoluna gidilmektedir.[135] Taşıma süresinin aşılması genel yapısı itibariyle "ifa zamanıyla" ilgili bir durumdur. Taşıma süresinin aşılıp aşılmadığı konusu ise, taşıma süresinin nasıl tespit edileceği sorusunun cevabıyla

---

[133] H. ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:182, "TTK m.779'a göre "münasip görülen süreden söz edilmektedir (S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:63) CMR m.19, Hamburg Kuralları m.5/II; 1980 Cenevre Konvansiyonu m.16/I, CIM 27'de tarifeler söz konusu olduğundan böyle bir ölçüye yer verilmemiştir.Varşova Sözleşmesi ve TSHK bakımından da bu konuda bir açıklama yoktur, genel hükümlere göre değerlendirme yapılmalıdır. Aynı husus TTK yönünden gecikme sorumluluğu ile ilgili ifade edilebilir. Zira TTK deniz taşımalarında gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlememiştir.

[134] S. ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:55

[135] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.67,68. Hava Taşımamaları Yönünden H. ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s.285. Yargıtay, Varşova Konvansiyonunun tatbikine ilişkin bir kararında" ...Hava taşıyıcısının sorumluluğu, bagaj veya eşyanın bir hava limanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışında inilmesi halinde, o yerde eşyanın taşıyıcısının muhafazası olduğu süredir.(Varşova Konvansiyonu m.18/2) (Yargıtay 11.HD., T.09.05.1996, E.1996/2824, K.1996/3302) (karar yayınlanmamıştır). Keza bir diğer kararda da 612 kg canlı kerevit emtiasının İzmir'den, İspanya'nın San Diago kentine havayolu ile taşınmasında taşıma süresinin aşılması (geç taşıma) nedeniyle kısmi ziyaa uğraması halinde gecikmeden değil ziya hükümleri gereği sorumlu olacağı ve tazminatında buna göre hesap edilmesini karara bağlamıştır. Yargıtay 11.HD., T.26.10.1995, E.1995/3924, K.1995/7980 sayılı kararı (karar yayınlanmamıştır.

direkt alakalıdır.

B-Taşıma Süresi

Taşıma süresinin tespiti için öncelikle, taraflar arasında kurulu bulunan taşıma sözleşmesindeki hükümlere bakmak gerekecektir. (TTK.m.779-780/I, CIM m.27, CMR m.19, Hamburg Kuralları m.5/II, 1980 Cenevre Konvansiyonu m.16/I)[136] Eğer bu konuda taraflar sözleşmede bir belirleme yapmamış iseler, o sözleşmeye uygulanacak olan somut kuralların öngördüğü şekilde hareket etmek gerekecektir. Bu kurallar, ulusal kanunlar olabileceği gibi, (TTK m.779 ve 780 gibi) uluslararası konvansiyonlar da olabilir.

1980 Cenevre Konvansiyonunun konuyla ilgili hükümlerine bakacak olursak diğer hükümlerde olduğu gibi Hamburg Kurallarına paralel bir düzenleme getirildiği rahatlıkla söylenebilir. (1980 Cenevre Konvansiyonu 16/I ve Hamburg Kuralları m.5)

Taşıma süresinin, 1980 tarihli konvansiyona göre ÇTİ için aynı zamanda sorumluluk süresi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Konvansiyona göre, ÇTİ olarak adlandırılan taşıyıcı, taşıma konusunu oluşturan eşyayı, taşıma amacı ve taahhüdü ile teslim aldığı andan, teslim edeceği ana kadar olan süre boyunca eşyaya gelecek hasar ve ziyadan dolayı sorumlu tutulduğu gibi, geç teslim sebebiyle de gönderene karşı sorumlu tutulmuştur. (CK m.16/VII)

Eşyanın ne zaman teslim alınmış olarak kabul edildiği ve ne zaman teslim edilmiş sayılacağı konusunda konvansiyonun 14. maddesinden yararlanmak gerekeceği yukarda hasar ve ziyaa ilişkin açıklamalarda bulunurken ifade edilmişti. Burada da oraya yollama yapmakla yetineceğiz. Çünkü, geç teslim nedeniyle

[136] Hava taşımaları bakımından TSHK ve Varşova Sözleşmesinde hüküm yoktur. Ancak konuyla ilgili olarak çeşitli görüşler ileri sürülmektedir (H. ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi" s.183). Bizim de katıldığımız görüş, hava taşımaların bir bütün kabul edip varma yerine zamanında ulaşılamayan her halde gecikme kabul edip (TSHK m.122 ve Varşova Sözleşmesi m.19) hukuki sonuçları itibariyle Borçlar Hukukunun ilgili hükümlerine tabi olacağıdır. (H. ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:183 ve dpn:67). Deniz taşımaları bakımından TTK'de düzenleme yer almadığından, aynı esaslar burada da geçerli olacaktır. Buradaki fark gecikme nedeniyle taşıyanın tüm sorumluluğuna genel hükümlerin tatbikidir.

sorumlulukla hasar ve ziya sorumluluğu aynı sistem içinde konvansiyonda düzenlenmiştir.

Ancak taşıma süresinin ne olacağı konusunda konvansiyonun getirdiği düzenlemeye bakmamız gerekecektir. Konvansiyona göre taşıma süresi taraflarca taşıma senedinde (Multimodal transport document) açıkça gösterilebilir. Konvansiyonun 8. maddesinde teslim tarihi veya taşıma periyodundan söz edilmekte ve fakat bunun taşıma senedinde yer almasının zorunlu olmadığı ilgili maddenin düzenleniş şeklinden anlaşılmaktadır. Eğer taşıma senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesine ilişkin bir kayıt varsa (CK m.6) evrakın kıymetli evrak olarak nitelendirilecektir. Bu, m.8/II ve m.1/IV' den rahatça anlaşılmaktadır. Ancak taraflar arasında taşıma senedinde, taşıma süresine ilişkin bir anlaşma (saptama) yoksa, o zaman tedbirli bir taşıma operatörünün olayın şartlarına göre ihtiyaç duyacağı akla uygun (makul) bir süre içinde taşımanın yapılması ve sürenin buna göre saptanması gerekecektir.[137]

Burada taşıma süresinin açıkça taşıma belgesinde ifade edilmesi halinde pek sorun çıkmayacaktır. Ancak, böyle açık bir süre taraflarca belirlenmemiş ise çözüm, "makul" sürenin ne olacağı, nasıl ve neye göre saptanacağı konusunun aydınlatılmasıyla ortaya çıkacaktır.

Makul sürenin hesabı, her olayın şartlarına göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Hakim makul süreyi hesaplarken, eşyaların ve taşımanın yapılmasında kullanılması kararlaştırılan taşıtın türü, niteliği, gönderence taşıyıcıya verilmiş olan talimatlar, gümrükteki olağan bekleme süresi, yolculukta izlenen güzergahın olağan koşulları,

[137] Bkz.Aynı görüşte S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s:40; Buna benzer bir kural, 1978 Hamburg Kurallarında da yer almıştır; şöyle ki 1978 Hamburg Konvansiyonu 5/II. maddesinde "teslimde gecikme", denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi ile öngörülmüş boşaltma limanında açıkça kararlaştırılan süre içinde, yoksa özenli bir taşıyandan olayın özellikleri dikkate alınarak istenebilecek makul süre içinde eşyanın teslimi bu süre içinde teslim edilmediği takdirde de eşyanın teslim edilmemiş olacağı" kabul edilmiştir. F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:375

izin verilen sürüş saatleri gibi pek çok faktörü göz önüne almak durumundadır.[138]

Acaba bu, objektif esaslar ölçüsünde tespit edilecek makul süreyi, hangi ve neredeki kurallar belirleyecektir? Bunun da cevabını konvansiyonun düzenlemeleri içerisinde aramak gerekir. Konvansiyonun 14. maddesi teslim ve tesellüm tarihlerini belirlerken, örf adet hukuku veya teslim alınan ve teslim edilen yer düzenlemelerinden söz etmektedir. Bizim de burada öncelikle örf adet hukuku olup olmadığına bakmamız gerekecektir. Taşımanın sona erdiği veya ermesi gerektiği yerin örf adet hukuku olması, işin niteliğine en uygun çözüm yolu olacaktır (TTK m.779)[139]

Tespit edilecek makul süre, ayrıca konvansiyonda da ifade edildiği üzere olayın yani taşımanın özellikleri göz önüne alınarak araç, yol ve izlenecek güzergah itibariyle değerlendirme yapılmasıyla tayini gerekecektir.[140] Makul süre saptamasıyla ilgili olarak CMR' de de kesin bir hüküm veya tarife esası getirilmemiş, taraf devletlerdeki karayollarının durumu coğrafi özellikler ve taşıtın durumuna göre sürenin belirlenebileceği ifade edilmiştir.[141]

Taşıma süresinin tespitinde, kararlaştırılan teslim biçimi ve ifa tarzları da önemlidir. Depodan depoya veya kapıdan kapıya gibi. Örneğin gönderilenin deposunda teslimi kararlaştırılmış bir eşya varma limanına veya terminaline depo

---

[138] Hamburg Kuralları ile ilgili deniz taşımalarında meydana gelen durum ve 5. maddenin değerlendirmesinde TEKİL aynı düşünce içerisinde olarak aynen "... *Fikrimce, sözleşmede taşıma için süre olmadığı vakit taşıyan, zamanı kendi keyfine göre kullanamaz. Bu noktayı çok yerinde olarak dikkate alan Rodiére şöyle demiştir: "Deniz taşımalarında taşıma borcunun ne kadar süre içinde yerine getirileceği genellikle belirlenemez. Ancak bu taşıyanın gecikme ile ifade bulunmaya yetkili olduğu anlamına pek doğaldır ki gelmez. Aksi takdirde taşıyan hiçbir şeyi taahhüt etmemiş herhangi bir taahhütle bağlanmamış durumda kalır. Çünkü kendisine ait borç ve bunun yerine getirilmesi tamamen kendi iradesinde kalmış bulunur. Bunun aksi ise kabule pek doğaldır ki imkan yoktur"* demektedir. Bkz. F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:406

[139] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:63; Hava taşımaları bakımından H.ÜLGEN, "Hava Taşımaları", s.182 - Arslan KAYA, "Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", (Yüksek Lisans Tezi), İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1987, s.60. Yazar burada genel ticari teamül, mahalli teamül kavramına değindikten sonra genel bir ticari teamül olmaması halinde ifa yerindeki mahalli teamülün uygulanması görüşünde olduğunu belirttikten sonra aynen şöyle demektedir; '... *bu konuda bizim katıldığımız görüş; ...taşımanın etkili olduğu, ağırlık teşkil ettiği yerdeki teamüle göre tespitidir". Böylece bir çözüm tarzı ağırlıklı taşımanın olduğu yeri aramak gibi yeni birçok sorunu beraberinde getireceği gibi tespiti de her zaman kolay olduğu söylenemez. Özellikle de birden çok taşıma türünün kullanıldığı taşımalarda bu fikri savunmak daha da zordur. Bu nedenle teslim yerindeki ifa yerine göre saptamak hem kolay hem de işin özelliğine daha uyun olacağı düşüncesindeyiz.* Bu konuda CMR öngörüsü için bkz. Ziya AKINCI, "Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR", Ankara 1999, s:126 vd. – Alihan AYDIN, "CMR' ye Göre Taşıyıcının Zıya Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", İstanbul 2002, s:97 vd.

[140] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:63

[141] y.a.g.e., s:62, dpn:66

veya antrepoya teslim edilmiş ise burada süresinde de olsa ifa yeri itibariyle, süresinde bir ifadan söz edilemez. Eşyalar buradayken, gönderilenin uğrayacağı gecikme zararlarından dolayı ÇTİ, aynen hasar ve ziya zararlarındaki gibi sorumlu olacaktır.[142]

Taşıma süresi konusu esasta, ifa zamanıyla ilgili olması nedeniyle, eşyanın kararlaştırılan süreden önce taşıyıcı tarafından ifaya sunulması halinde, gönderilen bakımından eşyaların teslim alınması, herhangi bir sıkıntıya sebep olmayacak ise, gönderilenin bu eşyaların teslimini kabul etmesi gerekecektir. Aksi halde alacaklının temerrüdü hükümlerinin devreye girebileceğini söylemek mümkündür.Ancak gönderileni, zamanından önce yapılan teslim, maddi zorluklar bakımından, güç durumda bırakacak ise teslim almaya zorlamamak gerekir.

Ayrıca Konvansiyonun teslim anında veya teslimi gereken zamandan 90 gün içinde teslim olunmayan eşyalar için taşıyıcı eşya ziyaa uğramış kabul ederek sorumlu tutmuştur (m.16/son)

C- Teslim (Taşıma) Süresinin Aşılmasından Dolayı Meydana Gelen Zarar Ve Taşıyıcının Sorumluluğu

Taşıma süresi geçtikten sonra yapılan teslimin, geç teslim olacağı ve bu nedenle taşıyıcının sorumlu olacağını daha önce ifade edilmişti.

Geç teslim nedeniyle taşıyıcının sorumluluğu, uluslararası konvansiyonlarda kabul edilen "sorumluluk sistemlerine göre" değerlendirilmelidir. Örneğin CMR ve CIM' de öngörülen "yeknesak sorumluluk" sistemi[143] içerisinde geç teslim olgusu o konvansiyonlarda kabul edilen sorumluluğun hukuki niteliğine göre değerlendirilecektir. Her iki konvansiyonda da benzer bir sorumluluk sistemi kabul edilmiştir. Her iki konvansiyonda da kabul edilen sorumluluk ilkesinin, hukuki

[142] Benzer bir düzenleme CIM 1980, m.28/III' de ifade edilmiştir. Şöyle ki; teslim süresi içinde yarma garına ulaşmanın yetmeyeceği gönderilenin ikametgahı veya işyerinde teslim hususunda anlaşma söz konusu ise belirtilen yerlere teslimin yapılması gerekecek aksi takdirde demiryolu gecikme dolayısıyla sorumlu olacaktır. S.ARKAN, "Demiryolu İle Yapılan Taşımalar", s:127

[143] CMR m.2/I c.2'deki durum hariç

niteliği itibariyle, "özen borcunun ağırlaştırıldığı bir "objektif kusur sorumluluğu" olduğu söylenebilir. Varşova Sözleşmesi ve Hamburg Kuralları ise "şebeke (ağ) sorumluluk sistemini benimsemiş olduklarından zararın meydana geldiği yer itibariyle hava veya denizde gerçekleşen kısımlara uygulanabileceklerdir. Bu, halde de eğer hava taşıma süresi içinde meydana gelen gecikme söz konusuysa, Varşova sözleşmesinin konuya ilişkin düzenlemeleri gündeme gelecektir. Konvansiyonun 20. maddesi gereği taşıyan, gerek hasar ve ziya (CK m.18), gerekse gecikme (CK m.19) nedeniyle sorumlu ise de, kendisinin ve temsilcilerinin/adamlarının, zararı önlemek için gerekli bütün önlemleri almış olduklarını veya kendisi veya temsilcileri için bu gibi tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispat ederse, sorumluluktan kurtulacaktır. Burada da özen borcunun ağırlaştırıldığı bir "kusur" prensibinin geçerli olduğu daha önce ifade edilmiştir. Hamburg Kurallarında gecikme, hasar ve ziya yönünden bir ayrım yapılmamıştır.(HK m.5/I) "Olayı ve sonuçlarını önlemek üzere makul ölçüde" gerekli bütün önlemleri almış olan taşıyıcı bunu ispatlarsa sorumluluktan kurtulabilecektir.

TTK' da ise iki farklı sistem içinde gecikmelerden dolayı sorumluluk ele alınmıştır. TTK m.779 ve 780 birlikte değerlendirildiğinde taşıyıcının, ziya ve hasardaki sorumluluktan farklı şekilde düzenlendiği "mücbir sebep" veya "gönderen veya gönderilenin fiillerinden" dolayı zararın meydana geldiğini ispatlarsa taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı esası getirilmiştir.[144]

Geç teslim halinde benimsenen sorumluluk esası, 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu yönünden, Hamburg Kuralları'nda benimsenmiş olan sorumluluk esasıyla paralellik arz etmektedir.

Gecikme halinde taşıyıcının sorumlu olduğu zararlar nelerdir. Bu soruya iki olasılık göz önüne alınarak cevap verilmelidir. Eğer, gecikme nedeniyle taşınan eşyada bir zarar veya ziya hali oluşmuş ise, henüz hak sahibine teslim gerçekleşmemiş ve taşıyıcının hakimiyeti altında olduğu düşüncesi ile, bu halde gecikme esaslarına göre değil ziya veya hasar olarak kabul edilip, bu hükmü

[144] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:68

düzenleyen hükümlere göre, meydana gelen zarar değerlendirilmelidir. Diğer halde ise taşıma süresinin aşılması emtia üzerinde fiili bir zarar oluşturmamakla birlikte, gönderilen açısından bazı zararların doğmasına yol açabilir. Örneğin, teslim süresinin aşılması durumunda alıcı (gönderilenin) teslim alacağı malın değerinin artması nedeniyle, yaptığı ticari anlaşmaların bozulması ve bu yönde zarara uğraması, başka bir ifadeyle malı satamayıp elinde kalması nedeniyle uğradığı kayıplar, taşıma zamanını dikkate alarak yükün boşaltılması ve nakli konusunda gönderilenin işçilerle yaptığı sözleşme gereği gecikme nedeniyle her geciken gün için işçilere ödemek zorunda kaldığı ücret, yoksun kaldığı kar gibi.[145]Ayrıca, bazı hallerde taşıma işleminin, "öngörülen süreler içinde" tamamlanamaması durumunda o taşınan eşyanın gönderilen bakımından "kayıp" olduğu farz edilerek kanun veya konvansiyonlarda bu konuda hükümlere yer verilmiştir.

[145] Yargıtay 11.HD., T.09.05.1996, E.1996/2827, K.1996/3247 tarihli kararında, Taşımayı üstlenen taşıyıcı firmanın geç taşıma nedeniyle, iş makinesi olan emtianın zamanında teslim alınamaması nedeniyle (taşıma süresinin iki katından fazla zaman geçmiştir) gönderilenin yoksun kalınan karının taşıyıcı firmadan tahsiline ilişkin yerel mahkeme kararını onamıştır (karar yayınlanmamıştır) zararlardır. *(S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.66

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
TAŞIYANIN SORUMLU OLDUĞU KİŞİLER VE SORUMLULUĞUNUN ORTADAN KALKTIĞI HALLER

I- TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARIN EYLEM VE İŞLEMLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

A- Genel Olarak

Ticari ve iktisadi hayatın icapları çok defa borçluyu, edimini ifa ederken yardımcı kullanmak zorunda bırakır. İşte borca aykırılık, borçlunun değil de kullanılan bu yardımcı şahısların tavır ve hareketlerinden gelmesi halinde borçlunun bu şahıslar nedeniyle sorumluluğundan söz edilir.[1] Bu durum, sözleşmeler hukukundaki ana kural olan "kusur sorumluluğu" na önemli bir istisna hali oluşturması nedeniyle, özel bir konuma sahiptir. Zira, tam bir kusursuz sorumluluk hali oluşturmasa da, bu hale oldukça yaklaşmakta ve kusur sorumluluğunu zayıflatan hallerden birisi sayılmaktadır.[2] Borçlar Kanunu, bir akdin ifasında borçlunun kullandığı yardımcı şahıslar nedeniyle, akdin ihlal edilmesi halinde borçlunun sorumlu olması halini düzenlemektedir. (BK m.100). Bu kanun hükmüne, TTK' nun taşıma hukuku ile ilgili (TTK m.782 ve 1062) ve muhtelif konvansiyonların çoklu taşımacılıkla ilgili hükümleri (CMR m.3 - CMR 50/I, Hamburg Kuralları m.5, Varşova Sözleşmesi m.20, 1980 Cenevre Konvansiyonu m.15) yönünden karşılaştırarak değineceğiz. Ancak, konumuz gereği öncelikle uluslararası çoklu taşımayı düzenleyen konvansiyon hükümlerini esas alıp, diğer düzenleme getiren uluslararası konvansiyon hükümleriyle birlikte değerlendirmeye çalışacağız. Bu paragrafta, öncelikle yardımcı şahısların kimler olduğu, ifade edildikten sonra sorumluluğun koşulları incelenecektir.

---

[1] TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP "Borçlar Hukuku Genel Hükümler" s:891

[2] Yardımcı yerine bizzat borçlu ifada bulunsaydı, zararın vukuu onun bakımından bir kusur teşkil edecek idiyse, ancak o zaman sorumluluk söz konusu olacaktır. Zira, bu hükümlerin amacı, kullanılan yardımcı nedeniyle alacaklının zarara uğramasına engel olmaktır (TEKİNAY/AKMAN/BURCUOGLU/ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", s:898)

B- Taşıyanın Yardımcı Şahısları

1980 tarihli Cenevre Konvansiyonunun 15. maddesinde getirilen düzenlemeye göre ÇTİ, kendi adamlarının temsilcilerinin onlara verilen görev sınırı içinde kalan fiil ve ihmalleri ile, taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin, sözleşmenin ifası sırasında işledikleri fiil ve ihmallerden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur. (1980 CK. m.15)

Hamburg Kurallarında konuyu düzenleyen 5/I maddesine göre "taşıyan, eşyanın ziya ve hasarında olduğu gibi, teslimindeki gecikmeden doğan zarardan da ziya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4. madde anlamında muhafazası altında bulunduğu sırada meydana gelmiş olması, koşulu altında sorumludur, meğer ki kendisinin, adamlarının ve temsilcilerinin olayı ve sonuçlarını önlemek üzere makul ölçüde gerekli bütün önlemleri almış olduğunu kanıtlamış olsun.

CMR m.3'e göre, "taşımacının sorumlu olduğu kişiler" başlığı altında aynen şöyle denmektedir: "*Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından taşımacı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden, sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.*[3]

CIM m.50/I' de ise, demiryolu işletmesinin, hizmetlilerinin ve taşımanın yapılması için yararlandığı diğer kişilerin fiillerinden sorumludur.

Varşova Sözleşmesi, taşıyıcının yardımcıların kim olduğunu ifade etmemekle birlikte, sorumluluktan kurtulmayı düzenleyen 20. maddesinde "temsilciler" den söz etmektedir.[4]

TSHK. 123 ve 126. maddelerinde "taşıyıcının adamlarından" yardımcı şahıs olarak bahsedilmektedir.

---

[3] Maddenin resmi tercümesinde "taşımacı" tabiri benimsenmiştir. (RG.. 4.1.1995/22161)
[4] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:203

TTK 782'de "taşıyıcının kullandığı kimselerin" ve "maiyetinde çalışanların" kusurlu fiillerinden taşıyıcı sorumlu tutulurken TTK 1062'de deniz taşımalarıyla ilgili düzenlemede taşıyanın kendi adamları ve gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu tutulduğunu görmekteyiz.

Bu konuda temel hüküm olan BK.100/I' de ise yardımcının kim veya kimler olduğu şöyle ifade edilmiştir. "Bir borcun ifası veya bir borçtan mütevellit bir hakkın kullanılması kendileriyle beraber yaşayan şahıslara veya maiyetinde çalışanlara velev kanuna muvafık surette tevdi eden kimse bunların işlerini icra esnasında ika ettikleri zarardan dolayı diğer tarafa karşı mesuldür" (BK.m.100/I)[5]

Taşıyıcının adamları deyiminden ne anlaşılması gerekir. Öncelikle anlaşılması gereken taşıyıcı ile aralarında "Hizmet Akdi"[6] ilişkisi olup, taşıyana belli bir ücret karşılığında "tabi" olan şahıslar anlaşılması gerekir. Ayrıca bu şahıslar geçici bir süre için değil, sürekli olarak taşıyana bağlı olarak çalışan şahıslardır.[7] Bu ise genellikle bir "hizmet sözleşmesi" olmaktadır. Bu şahıs bir kamyon şoförü, büro memuru olabilir. Önemli olan, bu şahısların fiillerinden dolayı, taşımayı

[5] BK 55. maddesinde "adam çalıştıranın sorumluluğu" düzenlenmekle birlikte bizi akdin ihlali nedeniyle alacaklının (gönderen) zararı oluştuğunda BK.100 ilgilendirmektedir. Bunun nedeni her iki düzenlemenin birbirinden farklı düzenlemeler olmasından kaynaklanmaktadır. Her şeyden önce BK m.100'de yardımcı şahıs borçlu tarafından verilen bir görevle esasen borçluya ait bir ifa yerine getirmekte ve bu işi yaparken "alacaklı tarafa" yani diğer akide zarar vermektedir. Oysa, BK m.55'de yine borçlu tarafından verilen bir iş olmasına rağmen, işin yerine getirilmesi sırasında zarar verilen diğer akit taraf değil üçüncü şahıs olmaktadır. Dolayısıyla, her ne şekilde olursa olsun, kusurlu veya kusursuz, borçlu bu zarardan sorumlu tutulmuştur. Bu, kanundan doğan bir sorumluluk olup "objektif sorumluluktur". Halbuki, BK.100'de yardımcı şahsın "kusurlu" fiil ile zararın meydana gelmiş olması aranmaz. (TEKİNAY/AKMAN/BURCUOGLU/ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", s:898) Ancak, tam bir kusursuz sorumluluk hali değildir. BK m.100'ün uygulanamaması için, ifa, bizzat borçlu tarafından gerçekleştirilseydi, meydana gelen zarardan dolayı onu kusurlu saymak, mümkün olmaması gerekir. BK.55'de ise gereken özeni gösterdiği ispat ederek sorumluluktan kurtulma olanağı vardır. Diğer taraftan, bK.55'de istihdam eden - müstahdem ilişkisinin olduğu emir ve talimat altında çalışma söz konusu iken, BK m.100'de böyle bir zorunluluk yoktur. Borçlu tarafından, yardımcı şahıs, ifayı yerine getirmek için görevlendirilmiş olması yeterlidir. Sürekli bir tabiiyetten söz edilemez. Bu temel farkların yanında birinin akitten (BK m.100) diğerinin akit dışı nedenden (BK m.55) kaynaklanması nedeniyle borçtan kurtulma ve zamanaşımı yönlerinden de farklılıkları vardır. Olayda iki hal birleşmesi halinde, alacaklı BK m.55 veya BK m.100'e dayanmakta serbesttir. Ayrıntılı bilgi için bkz. TEKINAY/AKMAN/BURCUOGLU/ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler" , s:901 vd.) Taşıyanın veya taşıma işletmecisinin sorumluluğu bakımından, diğer akit tarafa karşı "taşıma sözleşmesinden dolayı" ve sözleşmenin ihlali nedeniyle verilen bir zarar söz konusu olduğundan, ilgili durumlarda BK 100. maddenin uygulanması gerekir. TSHK m.126 her ne kadar taşıyıcının veya adamların zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimalini bilerek yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde BK m.55'e atıf yapılmış ise de, burada artık kasten zarar verme hali söz konusu olduğundan akit dışı sorumluluk gibi değerlendirilerek bu hükmün getirilmiş olması olasıdır. Karş. Varşova sözleşmesi, m.25

[6] Vekalet akdi ilişkisi varsa bu ayrıma girmez. Şartları varsa "temsilci" sıfatıyla "yardımcı" sıfatı kazanır. Örneğin, 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu m.15, Hamburg Kuralları m.5; Varşova Sözleşmesi m.20 ve BK m.100'de taşıyan tarafından görevlendirildiği işin ifasında alacaklıya zarar verilmesi halinde olduğu gibi veya acentelerin taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunda olduğu gibi.

[7] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:96

üstlenenin sorumlu tutulabilmesi için bunların görevleri ile meydana gelen ziya, hasar veya gecikme arasında dolaylı da olsa bir bağlantının kurulabilmesidir.[8]

Kimi kez, taşıyanın adamları, zarar doğuran fili ve ihmallerinin, verilen görev sınırı içinde ve taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi sırasında meydana gelmesi halinde davranışlarından taşıyanın sorumlu tutulduğu birer "yardımcı" sayılırken kimi kez de görev sınırı içinde veya sözleşmenin yerine getirilmesi sırasında olup olmadığına bakılmaksızın yardımcının kusurlu eylemlerinden taşıyıcı sorumlu tutulmuştur.[9] Taşıyıcının adamlarının kimler olacağını tek tek ifade etmeğe imkan yoktur. Her olayın özelliği ve uygulanacak Konvansiyon ve ulusal kanun maddelerinin değerlendirilmesi; birlikte göz önünde bulundurularak saptanmalıdır.

Taşıyanın "temsilcileri" kimlerdir. Konvansiyonlarda, bu konuda açıklık yoktur dolayısıyla temsilcilerin kimler olduğu ulusal hukuka göre tespit edilecektir. Bu konuda ulusal hukukumuz bakımından, "tacir yardımcıları" konusu bize yardımcı olacaktır. Tacir yardımcıları BK ve TTK' da ayrı ayrı gösterilmiştir. Borçlar Kanunu'nda gösterilen "tacir yardımcıları" şunlardır; -Ticari mümessiller (BK m.449), -Ticari vekil (BK.m.452), -Seyyar tüccar memurları (BK m.454/I), -Komisyoncu (BK m.416-430) Türk Ticaret Kanunu'nda gösterilen tacir yardımcıları ise; -Ticari işler tellallığı (TTK m.100-115), -Acentelik (TTK m.116/I)

Tacir yardımcıları tacire "bağlı yardımcılar" ve tacire "bağlı olmayan yardımcılar" olmak üzere ikiye ayrılırlar.[10] Tacire bağlı yardımcılar ise temsil yetkisi olmayanlar veya temsil yetkisi olanlar şeklinde ikiye ayrılırlar. Temsil yetkisi olan tacire bağlı yardımcılar; Ticari Mümessiller ile, Ticari Vekillerdir. Temsil yetkisi olmayan tacire bağlı yardımcılar ; İşçiler ve Müstahdemlerdir. Tacire bağlı

---

[8] Fehmi ÜLGENER, "Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri", s:61

[9] Buraya BK.m.100 anlamında yardımcı şahıs olmayanlarda dahildir. Sorumluluk yönünden "adam" ve "yardımcı" kavramları ayrıdır. Sorumluluk yönünden, taşıyanın bu "adamın" akdin ifasında görevlendirilip görevlendirilmemesi önemli değildir. Geçici olarak görevlendirilen ve taşıyanın istihdam etmediği şahıslar genellikle BK m.100 anlamında yardımcı şahıs kabul edilmektedirler. TTK m.814'de belirtilen ve TTK 1062'de zikredilen "gemi adamları" ise, taşıyanla bir hizmet sözleşmesi şart olmamasına rağmen görevleri ile ilgili olmayan faaliyetlerinden dolayı verilen zarardan (yük zararı) taşıyan sorumlu tutulmuştur. Ancak bu sorumluluk ancak "ticari kusur" için geçerli olacak, geminin sevk idaresinden doğmuş ise "taşıyan mutlak sorumsuz" olacaktır. Hatırlatalım ki bu, Hamburg Kurallarıyla sorumluluk yönünden kaldırılmıştır.(T.ÇAGA, "Navlun Mukaveleleri", s:170)

[10] Tacire bağlı olmak; doğrudan tacirden emir almak ve tacirin işletmesi içinde veya işletmeye bağlı olarak çalışmaktır. Bkz. İrfan BAŞTUĞ/H.Ercüment ERDEM, "Ticari İşletme Hukuku", s:147

olmayan yardımcılar da, temsil yetkisi olan ve olmayan yardımcılar şeklinde ikiye ayrılılar. Buna göre, Temsil yetkisi olan ancak tacire bağlı olmayan yardımcı; Acentedir. Temsil yetkisi olmayan ve tacire de bağlı olmayan tacir yardımcısı; Tellaldır.

1. Ticari Mümessil

BK 449 maddesine göre, bir ticarethane veya fabrika yahut ticari şekilde işletilen diğer bir müessese sahibi tarafından işlerini idare ve müessesenin ünvanının kullanılarak temsil olunan adına imza koymak üzere sarih veya zımni kendisine yetki verilen kimsedir.[11] Ticari mümessil, bir işletmenin işlerini idare etmek için atanır. işletmeyi işletmeye yetkili kişi veya organca ataması yapılır. [12] Ticaret siciline kaydı zorunludur (BK m.449/III). Ticari mümessil BK.450'de gösterilen geniş yetkilere sahiptir. İşletmenin gayesi çerçevesinde her tür işi, işletme adına yapabilirler.[13]

2. Ticari Vekil

BK.453'de düzenlenmiştir. Buna göre ticari vekil, ticari mümessil sıfatını haiz olmaksızın bir ticari işletme sahibi tarafından müessesenin bütün işlerini veya muayyen bazı muameleleri için tahsile memur edilen kimsedir. Bu tanımdan da anlaşılabileceği gibi ticari vekil tüm işletmenin işleri veya bazı işleri verilebilir. Birincisine, genel yetkili ticari vekil; ikincisine de sınırlı yetkili ticari vekil denir.[14] Ticaret vekillerin ticaret siciline kaydına gerek yoktur. (TTK Tatbikat Kanunu m.41/II) Ticari işletme olmayan müesseseler ticari vekil niteliğinde yardımcı kullanamazlar (TTK m.453/I). Ticari vekillere verilen yetki işyerinde asılmak suretiyle üçüncü şahıslara bildirilir genel yetkili ise, sirküler veya mektupla üçüncü şahıslara bildirilmelidir.

---

[11] İ.BAŞTUĞ/H.E.ERDEM, "Ticari İşletme Hukuku", s:148- A.ZEYNELOĞLU, "Uygulamalı Taşıma Hukuku", s.63 - S.ARKAN, "Ticari İşletme Hukuku", s.154; F.N FEYZİĞLU, "Ticari Mümessiller ve Diğer Ticari Vekiller", (ARSLANLI 'nın Anısına Armağan), İstanbul 1976, s.407 vd.; Reha POROY, "Ticari İşletme Hukuku", s:160

[12] Örneğin, Anonim şirketlerde yönetim kurulu, limitet şirketlerde genel kurul (TTK 328, 545). Ayrıca, merkezleri yurt dışında bulunan ticari işletmeler, Türkiye'deki şubeler için ikametgahları Türkiye'de bulunan bir ticari mümessil (tam yetkili) atamak zorundadır. (TTK 42/IV, TSN 52/II)

[13] Yetkide getirilen sınır için bkz. BK m.450/II

[14] İ.BAŞTUĞ/H.E.ERDEM, "Ticari İşletme Hukuku", s:153 - S.ARKAN, "Ticari İşletme Hukuku", s.166 - R.POROY, "Ticari İşletme Hukuku", s:161

3. Seyyar Tüccar Memuru

Bir tür ticari vekil durumundadır. Ticari işletmenin merkezinin dışındaki yerlerde tacir adına işlem yapma yetkisine sahip kişidir (BK m.454/I)[15] Tacirle arasındaki ilişki devamlılık arz eder. Tek bir iş için yapılması halinde, bu sıfatı kazanamaz.

Buraya kadar ifade etmeye çalıştığımız tacir yardımcıları "bağımlı yardımcılar" olarak anılmaktadır. Bundan sonra ifade edeceklerimiz "bağımsız yardımcılar" olacaktır.

4. Ticaret İşleri Tellalı

TTK m.100'de düzenlenmiştir. Ticari işler tellallığı taraflardan hiç birine ticari mümessil, ticari vekil,satış memuru ve müstahdem yahut acente gibi bir sıfatla daimi bir surette bağlı olmaksızın, ücret karşılığında ticari işlere aracılık yapmayı meslek edinen kişi olarak tanımlanmaktadır. (TTK m.100/I)[16]

Bu tanıma göre tellalın temel özellikleri şöyle özetlenebilir. Ticaret işleri tellalı, tacirin bağımsız bir yardımcısıdır. Tacirle aralarındaki ilişki daimi değil geçicidir. Aksi halde acente vasfı kazanır. Ticaret işleri tellalı, ticari işlerde aracılık yapar, ayrıca bunu bir meslek olarak devamlı surette yapması gerekir. Bu hizmetlerin karşılığında bir ücret alır. Yapılacak faaliyetin kapsamını, tacirle tellal arasındaki sözleşme belirler. Genel olar ak bir temsil yetkisi yoktur ancak sözleşmeyle belli bir işe özgü olarak verilebilir.

---

[15] Feyzi N.FEYZİOĞLU, "Ticari Mümessiller ve Diğer Ticari Vekiller", (Arslanlı' nın Anısına Armağan), s:438 - S.ARKAN, "Ticari İşletme Hukuku", s:172 - İ.BAŞTUĞ / H.E.ERDEM, "Ticari İşletme Hukuku", s:155

[16] İ.BAŞTUĞ / H.E.ERDEM, "Ticari İşletme Hukuku", s:157 - S.ARKAN, "Ticari İşletme Hukuku", s:172

5. Acente

TTK .116'da genel anlamıyla düzenlenmiştir.[17] Buna göre acente, ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi tabi (bağımlı) bir sıfatı olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak belli bir yer veya bölge için sürekli şekilde, bir ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek edinmiş kimse olarak tanımlanmıştır.[18]

Taşıma hukukunda diğer temsilcilere göre biraz daha önem arz etmektedir. Taşıyıcı adına hareket ederek, aralarındaki sözleşme gereği sözleşmenin kurulmasından, taşıyıcıya teslimine kadar birçok faaliyeti yapabilmektedir.

Acenteye ait vasıflar şöyle ifade edilebilir. acenteler, tacire bağımlı olmayan yardımcılardır. Ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde arcılık etme veya bunların o işletme adına yapma şeklinde faaliyet gösterir. Bunun için müvekkilin, tacir olması gerekir. (TTK m.116) Acentenin faaliyeti süreklilik gösterir. Yani tacirle ilişkileri devamlıdır. Acentelik sözleşmesine göre, belli bir yer veya bölge içinde faaliyet gösterebileceği gibi (TTK m.118) böyle bir sınırlamada öngörülmeyebilir. Acente, sözleşme gereği aracılık faaliyetlerini yürütmekle yükümlüdür. (TTK m.123) Tacir nam ve hesabına sözleşme yapma yetkisinin olabilmesi için bunun sözleşmede öngörülmesi ve bu yetkinin yazılı şekilde verilmesi gerekir. Verilen bu özel yetkiye ilişkin yetki belgesinin ticaret siciline bildirilip ilan edilmesi zorunludur (TTK m.121) Bu şekilde özel yetki verilen acentenin yaptığı sözleşmeler müvekkili olan

[17] Geniş bilgi için bkz. S.ARKAN, "Ticari İşletme Hukuku", s.183; Reha POROY, "Ticari İşletme Hukuku", s.165 vd.; Gülören TEKİNALP, "Acente Sözleşmelerinin Uygulanacak Kanunlar İhtilafı Kuralları", İstanbul 1972, s:18 vd.

[18] Acentelik sözleşmeleri konusunda geniş bilgi için bkz. Şaban KAYIHAN, "Türk Hukukunda Acentelik Sözleşmesi", Ankara 2003, s:76 vd.

taciri bağlar.[19] Özel yetki olmadan tacir adına acente tarafından bir sözleşme yapılmış ise, tacirin kendi bağlamasını istemiyorsa öğrenir öğrenmez durumu üçüncü kişiye bildirmesi gereklidir (TTK m.122). Acentelik faaliyetini yürüten kişinin bunu meslek olarak alması gerekir. Aynı zamanda acentelerin belli bir ücret karşılığı iş yaptığını ifade edebiliriz. (TTK m.128)

6. Komisyoncu

Tacirin bağımsız yardımcılarından biri ve dolaylı temsil yetkisine sahip kimse olarak ifade edilebilir. Esas olarak BK' da (m.416-430) düzenlenmiştir. Ancak anılan bu hükümler alım-satım komisyonculuğuna aittir. Diğer işlere ait "komisyonculuk" ise alım- satım komisyonculuğuna ilişkin hükümlere atıf yapılarak düzenlenmiştir (BK m.430/II). burada taşıyıcının "temsilcisi olarak" ifade edilebilecek yardımcıları ifade ettiğimizden dolayı "taşıma işleri komisyoncusu"ndan da söz etmek gerekir. Taşıma işleri Komisyoncusu (TTK 808-815) esas olarak kendi namına müvekkili namına eşya taşıtmayı meslek edinmiştir. Yani taşımayı yapan taşıyıcıyla bu yönüyle bir ilgisi yoktur. Ancak gönderenin bir yardımcısı sayılabilir. Zira, temsil ettiği gönderen veya yerine göre gönderilendir. Eğer komisyoncu sadece eşya taşıtmayı değil, taşıma işini de yüklenmişse bu durumda taşıyıcı sayılır. (TTK m.809 ve 814) Zira, burada artık taşıyıcıya ait hükümler uygulanmalıdır.[20] Bu haliyle taşıma mesafesinin herhangi bir bölümündeki bir taşıyıcı, komisyoncu gibi hareket ederse yani taşımaya değil de taşıtmayı yüklenirse asıl taşıyanın, yardımından yararlandığı "diğer kişiler sıfatıyla" yardımcı olarak değerlendirilebilir. Aksi halde komisyoncu,taşıyıcının bir adamı veya temsilcisi konumunda değildir.

---

[19] Acentenin sıfatı ve sorumluluğu konusundaki bir Yargıtay HGK kararına göre "acentenin bu sıfatla yaptığı işlemler, adına hareket ettiği ticari işletme hakkındaki hukuki sonuçlar doğurur. Burada acente yasanın özel bir hükmünden doğan temsil yetkisini kullanan durumunda bulunduğundan, müvekkilleri adına akdettikleri veya akdine aracılık ettikleri sözleşmeden doğan hak ve borçlar müvekkile ait olacağı gibi bu sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar dolayısıyla acente sıfatıyla müvekkilleri namına açtıkları veya gene bu sıfatla aleyhlerine açılan davalarda acente hakkında değil müvekkil hakkında karar verilmesi gerekir. Başka bir anlatımla hak sahibinin hakkını acenteden almasına olanak verecek biçimde hüküm oluşturulmaz" demektedir. . Yargıtay HGK., T. 14.2.1986, E.1984/11-582, K.1986/135. Bkz. G.AYBAY, "Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları", s:26. Acente ve diğer temsilciler konusunda BK m.100/II kıyasen uygulanması yolundaki görüşler için S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.97; Kanuni temsilciler yönünden deniz taşımalarında da BK m.100 uyarınca sorumlu olacakları konusunda bkz. T. ÇAGA, "Navlun Sözleşmesi", s:172

[20] Hem komisyonculuğa ilişkin hükümler, (TTK m.808-815) hem de, taşımaya ilişkin hükümlerin uygulanacağı yönünde görüş için bkz. S.ARKAN, "Ticari İşletmeHukuku", s:214. 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonunda, ÇTİ' nin her iki halde de taşıyıcı sıfatını taşıyacağı öngörülmüştür (C K m.1)

Üçüncü grup olarak; taşıyıcının, "taşıma sözleşmesinin ifası sırasında hizmetlerinden yararlandığı kişiler" kavramı, oldukça geniş bir grubu içine almaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, bu kişiler ile taşıyıcı arasında sürekli bir ilişki olmamasına rağmen, ifa sırasında taşımanın yerine getirilmesi süresince hizmetlerinden çeşitli şekillerde yararlanılan kişiler olmalarıdır. Belli bir taşımanın gerçekleştirilmesinden sonra aralarındaki ilişki son bulur.[21] Örnek göstermek gerekirse; eşyanın taşıyıcıya geçtiği andan itibaren herhangi bir sebeple malların depoda muhafazası gerekse, depo sahibi ve orada çalışanlar bu anlamda yardımcı şahıs durumundadırlar. Bir kamyon şoförü, yerine göre bir hamal da bu statüdedir. Ayrıca, yerine göre bir nakliyat ambarı veya taşıma komisyoncusu da belli bir taşımayla ilgili olmak kaydıyla hizmetinden yararlanılan şahıstır. Ayrıca, belli bir terminalden gönderilenin deposu veya ikametgahına ulaştırmada görevlendirilen taşıyıcı da yardımcı şahıs sayılabilir.

Burada önem arz eden konu ara taşıyıcının (alt taşıyıcı), konvansiyon çerçevesinde yardımcı kişi olarak değerlendirilmesi ve taşıyıcının hizmetinden yararlandığı diğer kişiler kapsamında yer almasıdır. Bu, konvansiyonun ÇTİ tanımından açıkça anlaşılmaktadır. Zira, konvansiyona göre kısaca ÇTİ olarak adlandıracağımız taşıma operatörü, taşıma sözleşmesini gönderen veya taşıma faaliyetine katılan diğer taşıyıcılar, adı ve hesabına hareket etmeksizin kendi adına yapmakta ve taşımanın ifasını veya ifanın sağlanmasını taahhüt etmektedir. Ancak bu, ÇTİ' yi taşıma komisyoncusu haline getirmeyecektir.[22] İşte bu ara taşıyıcıların "diğer kişiler" Konvansiyonun 15.maddesi anlamında, yardımcı şahıs olarak değerlendirilmesi mümkündür. Konvansiyon sorumluluk bakımından ayrı bir düzenleme alt taşıyıcılar bakımından getirmemiştir.

Konvansiyonda dikkati çeken diğer bir husus da, alt veya ara taşıyıcı kavramlarından hiç söz edilmemiş olmasıdır. Benzer bir düzenleme CMR m.3'de vardır. Orada da "... other persons.." (diğer şahıslar) kavramı yer almış ve fakat alt taşıyıcı veya ara taşıyıcılardan söz edilmemiştir. Ayrıca CIM m.50/I' de ve diğer

[21] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.97; İsmail DOĞANAY, "Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması"; BATIDER, 1970, C:V, Sayı:3 s.454
[22] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:105

şahıslı kavramı konusunda buna benzer düzenleme yer almaktadır.

Konvansiyondaki "diğer kişiler" ibaresinin alt taşıyıcıyı da kapsadığı bir kısım yazarlarca ifade edilmektedir.[23]

TTK m.782'de taşıyıcının kullandığı kimselerden bahsedilmesine rağmen, bu konu TTK m.784'de sorumluluk bakımından ayrıca düzenlenmiştir. Dolaysıyla bunlar hakkında TTK m.782 değil, m.784 hükümleri uygulanacaktır.[24]

Direkt taşımaların[25] bir çeşidi olan karma taşımaların, gerçekleştiriliş biçimi ne olursa olsun gönderene karşı bu alt taşıyıcıların kusurlu eylem ve ihmalleri nedeniyle meydana gelen zararlardan taşıyıcı konumundaki ÇTİ sorumlu olacaktır.(CK m.16) Gönderen, sözleşme dolayısıyla ara taşıyıcılara gitmesi zarar ziyan istemesi söz konusu değildir. Zira ara taşıyıcılar ancak asıl taşıyıcı konumundaki ÇTİ' ye karşı sözleşmeden doğan sorumlulukları vardır. Ancak, sözleşme dışı sorumluluk yönünden asıl taşıyıcının yanında, zararın doğduğu safha tespit edilmesi halinde, taşıma saf hasının taşıyıcısı da sorumlu olacaktır.

Burada taşımanın gerçekleşme biçimi ile ilgili bir parantez açmak gerekir. Basit biçimde çoklu taşıma gerçekleşmesi halinde asıl taşıyıcının taşımanın belli bir mesafesini başka bir taşıyıcıya bırakması halinde ara (alt) taşıyıcı da denilen taşıyıcılar asıl taşıyıcının yardımcı konumunda olacaklar ve hiçbir şekilde taşıma sözleşmesi gereğince gönderen veya gönderilenle hukuki bir ilişki söz konusu olmayacaktır. Gönderene karşı, asıl taşıyıcı sorumlu durumda bulunacaktır.[26]

---

[23] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.41, dpn.43

[24] TTK m. 782 ; *Taşıyıcının kullandığı kimselerin veya mahiyetinde çalışanların kusurları, kedi kusuru hükmündedir.* Konuyla ilgili Yargıtay kararı için bkz. TD., T.19.01.1971, E.1970/2626, K.1971/123 sayılı kararı; (YKD. 1971, Sayı:3/4, s:122) A.KENDİGELEN / A.AYDIN, "Taşıma Hukuku Mevzuatı", İstanbul 2001, s:25)
TTK m.784 ; *Taşıyıcı, taşınan eşyanın gönderilene teslimine kadar kendi yerine geçen bütün taşıyıcıların ve eşyanın taşınmasını kendilerine bıraktığı kimselerin fiil ve kusurlarından kendi kusuru gibi mesuldür.)*

[25] Direkt Taşımaların gerçekleşme biçimleri hakkında bkz.: H.ÜLGEN "Uluslararası Taşımalar", s.90 vd - İ.DENİZ, "Kombine Taşımalar", s:176

[26] H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:90

Esas sorun taşımanın katılmalı şekilde gerçekleşmesi halinde ortaya çıkacaktır.[27] Konvansiyonda kanuni bir katılma şekli düzenlenmemiştir. Acaba rızai bir katılma söz konusu olabilecek midir? Burada ÇTİ' nin tanımından yararlanmak gereklidir. Konvansiyon, ÇTİ' nin mutlaka bizzat taşımasını aramamış ve fakat taşımanın ifasını veya taşımanın sağlanmasını taahhüt eden "işletmeci" olarak, gerek kendinin gerekse kendi adamları, temsilcileri ve taşıma işinde kullandığı kimselerin kusurlu eylem ve ihmallerinden doğacak zararlardan doğrudan sorumlu tutulmuştur. Oysa ki TTK.m.796'da taşıyıcının yerine geçenler, asıl taşıyıcının yardımcı şahsı olmalarına rağmen taşıma mesafesi bakımından gönderene karşı müteselsil sorumluluk söz konusudur. [28] Demek oluyor ki sözleşme yapıldıktan sonra, ÇTİ tarafından taşıma için görevlendirilen alt (ara) taşıyıcıların taşıma işine katıldıkları andan itibaren gönderene karşı (veya gönderenlere) asıl taşıyanla beraber, sözleşmesel sorumluluklarından söz etme olanağı yoktur. Tümü alt taşıyıcı statüsünde olup, ÇTİ' nin "hizmetlerinden yararlandığı birer yardımcı şahıs" durumundadırlar. Elbette ki burada, ÇTİ ile teselsül hükümleri çerçevesinde gönderene karşı sorumluluktan da söz edilemez. Tekrar edelim ki sözleşme dışı sorumluluk halini buradan hariç tutmak gerekir.

Burada, Çoklu taşıma sözleşmesinin birden fazla taşıyanla ve fakat aynı sözleşmede birlikte taşıma taahhütleri ile yapmış ise bu taşıyanlar, gönderene karşı "taşıyıcı" olarak sorumlu olacağı düşünülebilir. Bu, eşit olarak aynı derecede sorumluluk demektir. Taşıyıcı birden çok olsa da gönderene karşı taşımayı tüm mesafeler için üstlenmiş olan ÇTİ, gönderenin karşısına şahıs, şirket veya bir şirketler topluluğu olarak çıkabilir.

Konvansiyon yardımcıların sorumluluğu bakımından önemli bir düzenlemeyi de bunların ancak sözleşmenin ifası sırasındaki eylem ve ihmallerinden dolayı ÇTİ' nin sorumlu tutulmuş olmasıdır. (md.15) Dolayısıyla eylem ve ihmal kusurlu dahi olsa taşımanın ifası sırasında ve ifası ile ilgili olarak verilen görev sınırları içinde bulunup bulunmadıklarına göre değerlendirilecektir.[29]

---

[27] Katılma ya sözleşme ya da kanun gereği olur. Bu konuda bkz. H.ÜLGEN, "Uluslararası Taşımacılık", s:90 vd.
[28] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:107
[29] S.ARKAN, "Eşya Taşıma Konvansiyonu", s:41

Hamburg Kurallarında düzenlenen aktüel taşıyan[30] ve Varşova Sözleşmesinde 1961 Guadalajara Konvansiyonu ile getirilen fiili taşıyan151 asıl taşıyanın yardımcı şahıslarıdır.[31] 1978 Hamburg Kuralları 10. maddesinde düzenlenen aktüel taşıyanın görevin ifası sırasında gerek kendinin gerekse onun temsilci veya adamlarının eylem ve ihmallerinden deniz taşıyıcısını sorumlu tutmuş, bunun istisnası olarak bu konuda asıl taşıyan lehine hüküm konulması mümkün kılınmıştır.[32] Diğer yandan fiili taşıyan, asıl taşıyıcının yardımcı olmasına rağmen sorumluluk bakımından gönderene karşı asıl taşıyanla birlikte sorumlu olacakları hükme bağlanmıştır (m.1/I). Bunun için de asıl taşıyıcının verdiği yetkiye göre taşımanın yapılması gereklidir. Bu Varşova Sözleşmesinin 1/III ve 30. maddesine göre düzenlenen mütevali taşıyıcı kavramından farklı bir düzenlemedir.Burada yani,çoklu taşımalarda , birden fazla taşıyıcının tek taşıma sözleşmesiyle taşımayı yerine getirmesi, taahhüt ettikleri hava taşımaları söz konusu olup taşımacılar gönderene karşı müteselsilen sorumludurlar.[33]

C- Yardımcı Şahıslar Dolayısıyla Sorumluluğun Koşulları

Yukarıdaki paragraflarda ifade edildiği üzere ara (alt) taşıyıcı da dahil olmak üzere konvansiyonda, taşımanın ifasında ÇTİ' nin yapacağı işin, geniş bir alan içerisinde olacağı düşüncesiyle yardımcı şahıslar bakımından bir sınırlama getirilmemiştir. Ancak, taşıyıcının yardımcılar dolayısıyla sorumluluğunun gerçekleşmesi bazı şartların gerçekleşmesine bağlıdır. Her şeyden önce yardımcıların sözleşmenin ifası sırasındaki fiil ve ihmalleri olmalı ve kusurları neticesi hasar, ziya veya gecikmeye sebep olarak zarar ortaya çıkmalıdır. (1980 Cenevre Konvansiyonu, m.15)[34]

---

[30] Kavram için bkz. Emine YAZICOĞLU, "Hamburg Kurları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu", s:38 vd. - Rolf HERBER, "Actual Carrier", s:511

[31] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:63 vd. - Rolf HERBER, "Actual Carrier", s:511 - F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:177

[32] F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s:180

[33] H.ÜLGEN, "Hava Taşıma Sözleşmesi", s:67

[34] S.ARKAN, "Eşya Taşıma Konvansiyonu", s:41; Türk Hukukunda ise TTK m.782'de de yardımcıların kusurlu olmaları aranmakta ancak, kusurun yardımcıya verilen görevin yerine getirilmesi sırasında işlenmiş olması aranmamıştır.TTK m.1062'de, benzer bir düzenlemedir. S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.99; B.K m.100/I' de ise yardımcının kusur şartı aranmamakla birlikte, zararın "tevdi edilen işin ifası" sırasında olması gerekmektedir. TEKİNAY/AKMAN/BURCUOGLU/ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", s.892 vd.

Yardımcının kusurlu olması ilk şart olarak aranmaktadır. Yardımcının kusurlu fiil ve ihmalini sözleşmenin ifası sırasında veya görevin yerine getirilmesi sırasında meydana gelmelidir. (karş.B.K. m.100) Benzer bir düzenleme olan CMR m.3'de de taşıyıcının istihdam ettiği kişilerin sadece kendilerine verilen görevi yerine getirirken yaptıkları fiillerden ve ihmallerinden dolayı sorumlu olacakları kabul edilmiştir. (karş. TTK m.782 ve 1062, benzer hüküm CIM 50/I) Dolayısıyla ÇTİ, yardımcılarının görev dışı ve taşıma ile ilgisi olmayan bir iş nedeniyle ortaya çıkan zararlardan sorumlu tutulamayacaktır.

Konvansiyonun 17/I. maddesinde birden fazla sebebin birleşmesi nedeniyle, zarar meydana gelmesi halinde ÇTİ' nin ispatlaması kaydıyla ancak yardımcılarının kusurlarına bağlanan sebeplerle sorumluluğuna gidilecek geri kalan kusurlarından dolayı sorumlu tutulamayacakları belirtilmektedir. Örneğin büro görevinde çalışan bir şahsın görevlendirilmediği halde taşıma işinde yardımcı olması halinde, ÇTİ' nin bunu ispat etmesi durumunda, sorumlu olmayacaktır.

II- TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI

A- Genel Olarak

Bilindiği üzere taşıyanın yükle ilgililere karşı, akit ve akit dışı sebepten kaynaklanan iki türlü sorumluluğu vardır. Burada, çoklu taşıma sözleşmesi nedeniyle taşıyıcı konumunda olan ÇTİ' nin, gönderen ve diğer ilgililere karşı olan sorumluluğunun hangi hallerde -taşıyıcı lehine- kalktığı ele alınacaktır. Sorumluluğun kalktığı bu haller incelememizde, "taşıyıcının kusursuzluğu ispat külfeti", "hasar ihbarı", "süresi içinde dava açılmaması hali" ve "sözleşmede yer alan sorumsuzluk kayıtları" bakımından ele alınacaktır.

B- Taşıyıcının Zarara Neden Olan Olayı ve Sonuçlarını Önlemek Amacıyla Makul Sınırlar İçinde Kalan Tüm Tedbirlerin Alındığını İspat Etmesi

1980 Cenevre Konvansiyonunda taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 16.madde, aynı zamanda sorumluluktan kurtulma bakımından da, ÇTİ' nin kendisinin, adamlarının yada taşımanın yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirleri almış olduğunun ispatı şartıyla sorumluluktan kurtulmasına olanak tanınmıştır. (CK m.16/I)[35] Bu hem hasar ve ziya, hem de gecikme için getirilmiş (karş. TTK 780/II)[36] Böylece kusura dayalı bir sorumluluk getirilirken gösterilmesi gereken özen bakımından objektif bir ölçü kullanılmıştır.

Sorumluluk kısmı incelenirken orada da ifade edildiği üzere, sorumlulukta kusur ilkesinin getirilmesi uygun olmamıştır. Yapılacak taşımanın boyutları ve hacmi göz önüne alınırsa kusursuz sorumluluk yada hiç değilse ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğa getirilebilirdi. Burada getirilen, olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirlerin alınmış olmasının taşıyıcı tarafından ispat edilmesi halidir.

Benzer düzenleme getiren Hamburg Kurallarındaki sorumlulukla ilgili olarak TEK burada bir kusur karinesi olmadığını "sorumluluk karinesi" olduğunu belirttikten sonra yazar şöyle demektedir: "Taşıyıcının üzerindeki karine bir kusur karinesi değildir. Çünkü kusursuzluğunu kanıtladığı takdirde, salt böyle bir kanıtlama ile sorumluluktan kurtulamaz. Hamburg Kurallarına göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için: a) zararı doğuran olayın kendisine, adamlarına veya vekillerine atıf olunacak bir kusur veya önlem eksikliği dışında bir sebepten doğduğunu, b) bu olayı ve sonuçlarını önlemek üzere kendisini adamları veya vekilleri tarafından

---

[35] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s:41; Ayrıca benzer düzenleme için bkz. Hamburg Kuralları m.5/I

[36] TTK 780/II ; *Taşıyıcı, gecikmenin,gönderen veya gönderilenlerin fiillerinden veya mücbir sebepten doğduğunu ispat ederse, bu gecikmeden mesul olmaz.* Kanun koyucu burada, gecikme için sorumluluktan kurtulma sebebi olarak, mücbir sebep ve gönderen veya gönderilenin fiilinden kaynaklandığının taşıyıcı tarafından ispatını aramaktadır.

makul ölçüde bütün önlemlerin alındığını birlikte kanıtlaması gerekir" demektedir.[37] Burada taşıyan açısından bir kusur sorumluluğu öngörülmüştür, ancak gösterilmesi gereken özen, objektif bir esasa bağlanmıştır.

Sorumluluktan kurtulabilmek için taşıyıcının (ÇTİ), hasar, ziya veya gecikmeye neden olan olayın kendisine kusur atfedilemeyecek bir sebepten meydana geldiğini ispat etmesi gerekecektir.Bu da, olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içerisinde kalan tüm tedbirlerin alınmış olduğunun ispatıyla mümkündür.

Sözleşmenin ihlali ile gerçekleşen zarar arasında "uygun illiyet bağı"[38] bulunmalı, böylece sözleşmenin ihlali, olayların normal akışına, genel hayat tecrübelerine göre somut olayda gerçeklen türden bir zararı meydana getirmeye mahiyeti itibarıyla elverişli olmalıdır. Bu nedenle, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi, yüke özen borcunun ihlali ile, oluşan zarar arasında uygun illiyet bağı bulunmasına bağlıdır. Bu illiyet bağı uygun olduğu takdirde, taşıyanın zararı tazmin borcu doğacaktır. Zarar ile zarara neden olan fiil arasında hukuki bir illiyettin gerçekleşmiş olması için, genel hayat tecrübelerine ve olayların akışına göre, zararın fiilin uygun ve normal bir sonucu gibi karşılanabilmesi gerekir.[39]

Taşıyıcının tüm açıklığı ile illiyet bağı yönünden olayı ortaya koyması, zorunluluğu, olayın taşıyıcının sorumlu olduğu safhada olup olmadığını tespit bakımından önem taşır. Çünkü, taşıyıcı 14. madde çerçevesi içinde, taşımayı gerçekleştirirken muhafazası altındaki eşyalara gelecek zarar ve taşıma sürenin aşılması nedeniyle meydana gelen zararlardan, (CK m.16/II) sorumlu olmakla olayın, taşıyıcının teslim aldığı ve teslim ettiği süreler içinde ve 14. maddeye uygun şekilde taşıma süresi içinde olup olmaması önemlidir. Elbetteki teslimden sonra, eşyaya gelen zararlardan illiyet bağı olamayacağı için sorumlu olmayacaktır. Diğer yandan olayın, özellikleri itibariyle de ortaya konulması önemlidir. Zira taşıyıcı tedbirli bir

---

[37] F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar" s:175

[38] Türk Hukukunda hakim olan teori "uygun illiyet bağı" teorisidir. Ayrıntılı bilgi için bkz. TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, "Borçlar Genel Hukuku", s:573 – M. Fehmi ÜLGENER, "Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı", İstanbul 1994, s:39

[39] TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, "Borçlar Genel Hukuku", s:573

taşıyıcı gibi makul sınırları çerisinde tüm tedbirleri almasına rağmen zararın meydana gelmesine engel olamayacağını ispatlarken, olayın açıkça ortaya konulmasının taşıyıcının sorumluluğu bakımından önem taşıyacağı da açıktır.

Olayın sebebi bakımından konvansiyon, kurtuluş beyyinesi oluşturacak özel haller düzenlememiştir. Oysaki CMR m.17, 1980 CIM m.36/III ve 1924 Brüksel Konvansiyonu m.34/II de, istisnai hallerde taşıyıcı lehine karine getirilmiş ve bu istisnai hallerden birisi şeklinde olayın gerçekleştiğinin taşıyan tarafından ispat edilmesi halinde, ispat külfeti yer değiştirerek yükle ilgiliye geçecektir.[40]

Konvansiyon, sorumluluktan kurtulabilmeleri için taşıyan ve adamları tarafından zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirlerin alınmış olmasının ispatını aramıştır. Ancak sonuçlarını önleme konusunda tedbir alma olanağının bulunmamasından söz edilmiş değildir.[41] Acaba böylesi bir durumda, yani mücbir sebebi[42] gerektiren bir olaydan kaynaklı zarar halinde de mi taşıyıcı, konvansiyona göre sorumlu olmayacak. Bu soruya verilecek cevap yine 16. maddenin yorumundan çıkacaktır. Makul tedbirleri alabilmek için her şeyden önce önceden öngörülebilen ve alınacak veya alınmış tedbirlerle önlenebilmesinin mümkün olması gerekir. Bunun da somut olay şartları bakımından objektif kriterlerle değerlendirilmesi gerekmektedir.[43] Zira mücbir sebep halinde de bir öngörülemezlik ve önlenemezlik söz konusudur.[44] Bu nedenle, taşıyana sorumluluktan kurtulma imkanı verilmesi, mücbir sebep içinde söz konusudur. Yani taşıyan, somut olay bakımından mücbir sebep halini ispat etmesi

[40] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu" s:109 - S.ARKAN, "Demiryolu Taşımaları" s:99 ve 107 vd.; Varşova Sözleşmesi ve TSHK' da da özel kurtuluş beyyinesi getiren haller düzenlenmiş değildir. Varşova sözleşmesinde taşıyıcı pilotaj hatası ve yer hizmetleri ile seyrüseferdeki yanlışlıktan meydana geldiğini kendisinin de zararın önlenmesi için gerekli tüm tedbirleri almış olması halini ispat etmesi halinde (VK m.20/II) ayrıca da zarara, zarar gören kişinin ihmal ve dikkatsizliğinin katkısı olduğunu ispat etmesi halinde bu müterafik kusur nedeniyle sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulur. (VK m.21)

[41] Oysaki Varşova Sözleşmesinde m.20/I' de, tedbirleri alma olanağı bulunmadığından söz edilmiştir. ÜLGEN, burada zararın mücbir sebepten ileri gelmesi anlamında olduğunu ifade ederek, bu durumun mücbir sebep dolayısıyla oluştuğunun ispatı halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağını belirtmektedir. Bkz.: H.ÜLGEN, "Hava Taşımaları", s:188

[42] Mücbir sebep;borçlunun borcunu ihlal etmesine mutlak olarak sebebiyet veren, öngörülmesi ve kaçınılması mümkün olmayan harici bir olay olarak ifade edilmektedir. Umulmayan hal ise, borçlunun kaçınamayacağı şekilde borcu ihlal etmesine sebebiyet veren bir olaydır. Mücbir sebepte borcu ihlalden kaçınamama, herkes için söz konusu iken, umulmayan halde, sadece borçlu için kendisinden beklenen tedbirleri almasına rağmen borcun ihlalini önleyemeyeceği bir olay söz konusudur. Bkz. Fikret EREN, "Borçlar Genel Hukuku", İstanbul 1994, Cilt:2, s:96vd. – TEKİNAY/AKMAN/BRCUOĞLU/ALTOP, "Borçlar Hukuku Genel Hükümler", s:1000 vd.

[43] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s:41

[44] Mücbir sebep hakkında geniş bilgi için bkz.: F.FEYZİOĞLU,"Borçlar Hukuku Genel Esaslar" s:176 vd.

durumunda, sorumluluktan kurtulacaktır. Ancak beklenmeyen hal itibariyle de makul olan tüm tedbirlerin taşıyan tarafından alınıp alınmadığının tespiti, somut olay şartlarına göre belirlenmelidir.[45]

İkinci koşul olan taşıyıcının veya sayılan yardımcılarının zarara neden olan olaya ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirleri almış olmaktır. Burada önemli olan "makul sınırların" saptanması ve alınması gereken tüm tedbirlerden amaçlananın ne olduğunun bulunmasıdır.[46] Makul sınırlar içerisinde alınması öngörülen tüm tedbirler, her taşımanın özelliğine, taşınan yük ve taşıma ortamına göre, tedbirli bir taşıyıcının o koşullar içerisinde alması gerekli objektif tedbirler olarak değerlendirilmesi gereklidir. "Makul sınırların" ne olması gerektiği konusunda şüphe halinde karakteristik edimin ifa yeri ticari teamüllerine göre saptanması uyuşmazlık halinde kabul edilmelidir. Tıpkı geç teslim de makul sürenin ne olması hakkında ifade ettiğimiz şekilde bu belirlenmelidir. Böylece aynı maddenin fıkraları arasında bir paralellik de kurulmuş olacaktır.

C- Mala Gelen Zararların Gönderilen Tarafından Süresi İçinde İhbar Edilmemesi

1980 Cenevre Konvansiyonu m.24/I düzenlemesinde, taşıyanın sorumluluk süresi içerisinde taşınan mallara gelen zararın, gönderilen tarafından ihbar edilmesi gerektiği yer almaktadır. Buna göre gönderilen, en geç eşyanın kendisine teslimini izleyen ilk iş gününde, taşımaya konu eşyalarda gözlemlediği ziya ve hasar durumlarını, taşıyana yazılı bir ihbarla bildirme mükellefiyeti altına sokulmuştur.

Aksi halde, yani gönderilen eşyada gözlemlemiş olduğu hasar ve ziya durumlarını, derhal yazılı bir ihbarla taşıyana bildirmediği takdirde, taşımaya konu eşyanın taşıma senedinde yazılı olduğu şekilde gönderilene teslim edildiği varsayılır.

---

[45] TTK 780/II' de geç teslimle ilgili sorumluluktan kurtulma şartı olarak açıkça "mücbir sebep"ten söz etmektedir. Bkz.: S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.136 vd.

[46] Konvansiyonda "... all measures that could reasorably be required to avoid the occunence and its consequences" denilmektedir. 1978 Hamburg Kuralları incelendiğinde aynı deyimin orada da yer aldığı görülmektedir. Bkz.: m.5; Erdoğan GÖGER, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler" BATIDER 1978 C:I, s.674) Buna karşın CIM 1980 m.36/II' de, demiryolunun önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olaydan söz edilmektedir. S.ARKAN, "Demiryolu "Taşımacıları, s.99

(CK m.24/I) Benzer düzenleme Hamburg Kuralları'nda da getirilmiştir. (Bkz.: m.19/I)[47] Yazılı ihbarın yapılmaması durumunda aksini ispat, (eşyanın sağlam olarak teslim edilmediğinin ispatı) gönderene düşecektir.[48] Zira artık eşyanın sağlam olarak gönderilene teslim edildiğine dair, taşıyan lehine bir karine vardır.

Gizli ayıplar bakımından ise ihbar yükümlülüğü eşyanın tesliminden itibaren 6 gün olarak saptanmıştır. (CK m.24/II) Hamburg Kuralları'nda bu konuda, 15 günlük bir süre öngörülmüştür. Bu süre CIM 57/2b'de ise, 7 gün olarak ifade edilmiştir.[49]

Gecikme (geç teslim) halinde ise, konvansiyonda daha farklı bir hüküm getirilmiştir. Bu konudaki düzenlemeye göre; eşyanın gönderilene geç teslim edilmiş olması halinde, gönderilen açısından, durumu eşyanın teslimi tarihinden itibaren 60 günlük süre içerisinde yazılı olarak, taşıyıcıya (ÇTİ) ihbar etmek zorunluluğu vardır. Aksi halde tazminat talep hakkının düşeceği, kararlaştırılmıştır. (CK m.24/V-Hamburg Kuralları'ndaki düzenleme için bkz m.19/V)

Bu düzenlemeler karşısında açıkça anlaşılmaktadır ki, sorumluluk bakımından; hasar ve ziya halinde ihbarın yapılmaması taşıyıcı lehine bir karine oluştururken, aynı zamanda ispat külfeti de yer değiştirerek, gönderene düşmektedir. Ancak aksini ispat yolu her zaman açık olacaktır. Burada yer alan hükme göre taşıyanın sorumluluğu kesin bir şekilde ortadan kalkmış olmayacak, sadece ispat külfeti yer değiştirmiş olacaktır. Oysa ki gecikmeye ilişkin düzenlemede tazminat talep hakkının düşmesinden söz edilmektedir. Burada düzenlenen sürenin ifade tarzı itibarıyla, bir "hak düşürücü süre" olarak nitelenmesi gerekmektedir. Hak düşürücü nitelikte olan bu sürenin, yargılama sırasında mahkemece resen dikkate alınması gerekecektir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, sürenin geçirilmesi ile birlikte

---

[47] F.TEKİL, "Uluslararası Konvansiyonlar", s.187

[48] İspat külfeti ile ilgili bkz. "Baki KURU/Ramazan ARSLAN/Ejder YILMAZ, "Medeni Usul Hukuku" (Ders Kitabı), Ankara 1993, s:333

[49] Ayıp/Gizli Ayıp kavramları için bkz. Aydın ZEVKLİLER, "Borçlar Hukuku -Özel Borç İlişkileri-", İzmir 1994, s:51 vd.

usulü talep hakkı (dava hakkı) değil, esas bakımından hak ortadan kalkmaktadır.[50] Dolayısıyla süresi içinde yazılı ihbarın yapılmaması halinde taşıyıcı, tazminatla ilgili sorumluluktan kurtulmuş olmaktadır.

Yazılı ihbardan neyin anlaşılması gerektiği konusu da aydınlatılmalıdır. Zira, bu konuda konvansiyonda bir açıklık yoktur. O halde yazılı ihbarın, teslim yerindeki milli hukuk kurallarınca geçerli şekilde yapılması yeterli sayılmalıdır. Örneğin hukukumuz bakımından tacir sıfatında olan kişiler arasında temerrüde düşürmek, sözleşmeyi feshetmek amacıyla yapılacak ihtar ve ihbarlar, noter marifetiyle veya iadeli taahhütlü yahut telgrafla yapılması gerekmektedir. (TTK m.20/III)[51] Konvansiyon bakımından yazılı şekil, sıhhat şartı olmakla birlikte, herhangi bir şekilde yazılı olarak yapılması bakımından bir sınırlandırma yapmak doğru olmayacaktır.[52] Burada ihbarın, taşıyana veya temsilcisine yöneltilmesini aramak yeterli sayılmalıdır. Bu bazen teleks veya faks yahut başka bir yazılı teknikle yapılmış da olabilir.

D- Dava Açma Süresinin Geçmesi (Dava Zamanaşımı)

1980 Cenevre Konvansiyonu hükümlerine göre, değişik tür araçlarla gerçekleştirilen taşımalardan doğan ihtilaflarla ilgili davaların, iki yıl içinde mahkeme veya tahkim yoluna başvurulmadığı taktirde zamanaşımına uğrayacağı ifade edilmiştir. (CK m.25/I)[53] Zamanaşımının başlangıcı, eşyanın teslim edildiği

---

[50] Hak düşürücü süre, zamanaşımı süresi ve usuli talep hakkı kavramları için bkz. Baki KURU/Ramazan ARSLAN/Ejder YILMAZ, "Medeni Usul Hukuku, (Ders Kitabı)", s:283; Hak ile dava hakkı konusundaki dava teorisi açısından incelenmesiyle ilgili olarak İ.POSTACIOĞLU , "Medeni Usul Hukuku Dersleri", 1975 İstanbul, s.180. Karş. Varşova Sözleşmesi 26 ve TSHK, 128, dava hakkının ortadan kaldırılmasından söz eder. Oysa konvansiyonda ödenebilir tazminatın bulunmadığından söz edilmektedir. aynı yönde Hamburg Kuralları m.19/5. TTK.788' deki dava hakkının düşmesiyle ilgili olarak taleplerin düşmesi biçiminde anlaşılması gerektiği ifade edilerek Tazminat hakkının özünü kaldırdığı ifade edilmiştir (HGK 10.10.1982 T.64/34). TTK.1066'da ise sadece ispat yükü ağırlaşmış olmaktadır. S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.202. Hukukumuzda TTK.788'de "dava hakkının düşmesi başlığı altında incelenmiştir. Taşınan eşyanın kabulünden önce gönderilen hasar ve noksanı mahkeme kararıyla tespit ettirmesi halinde dava hakkı düşmemektedir.Gizli ayıplarda ise zararın taşıma süresi içinde olduğunu ispat ile eşyanın kabulünden itibaren en çok 8 gün içinde bilirkişi tahkikatı istemek kaydıyla dava hakkının kabule rağmen düşmemesi ifade edilmiştir. konvansiyon anlamında zarar ihbarı söz konusu değildir. Ayrıca bkz. TTK.m.795

[51] Tacirler arası ihbar ve ihtarların şekle tabi tutulması hakkında bkz. İrfan BAŞTUĞ/H.Ercüment ERDEM, "Ticari İşletme Hukuku", (Ders Notları), Ankara 1993, s:89

[52] Varşova Sözleşmesi m.26 ve TSHK m.128. ile ilgili olarak, ÜLGEN; yazılı şekilde bildirimin yahut taşıma sözleşmesinin üstünde gösterilmesinin sıhhat şartı olduğunu ifade etmektedir. a.g.e., s:211

[53] Deniz taşımalarına ilişkin olarak Hamburg Kuralları'nda da benzer hüküm (HK m.20) yer almaktadır. Ayrıca bkz. TTK m.1067; Demiryolu Taşımalarında CIM m.58/I, bu süreyi 1 yıl olarak öngörülmüştür.

veya teslim edilmesi gerektiği tarihi izleyen günden itibaren işlemeye başlayacaktır. (CK m.25/II) Ayrıca konvansiyon dava açmadan önce, yazılı bir ihtar şartı da getirmiştir. Buna göre konvansiyonun 6 ay içinde taşıyıcıya, yükle ilgililer (gönderen veya gönderilen) tarafından talep konusunun genel niteliklerini açıklayan yazılı bir ihtar çekilmesi şartını da aradığı görülmektedir. (CK m.25/c.2) Bu yapılmadığı taktirde dava açma hakkının kendiliğinden düşeceği öngörülmektedir. (CK m.24/V) Dolayısıyla taşıyıcı, kendisine ihbar yapıldıktan sonra, belirtilen tarihler arasında dava açılmadığı taktirde, zamanaşımı definde bulunarak sorumluluktan kurtulabileceği gibi, eğer ihbar yapılmamış ancak buna rağmen dava açılmışsa, ihtar şartını ileri sürerek de sorumluluktan kurtulabilecektir.[54]

E- Sözleşmede Yer Alan Sorumsuzluk Kayıtları

Burada öncelikle; 1980 Konvansiyonunu' nun getirdiği düzenlemeye bakmak, sonra da çoklu taşımalar yönünden düzenleme içeren diğer konvansiyon hükümlerine bakmak gerekecektir.

Cenevre Konvansiyonun 3/I. maddesine göre, taşıma sözleşmesi konvansiyon hükümlerine tabi olup, taraflar bunun aksini kararlaştırma imkanına sahip değillerdir.[55] Bu konuda konvansiyonun hazırlık çalışmaları sırasında, konvansiyon hükümlerinin taraflar arasındaki sözleşmeye uygulanmasının, taraflarca sözleşmede kararlaştırılmış olması koşuluna bağlanması önerilmiş, ancak kabul görmemiştir.[56] Sözleşmeye veya taşıma senedine konan konvansiyon hükümlerine aykırı her şart batıldır; ancak şartın hükümsüzlüğü, sözleşmenin diğer hükümlerinin geçersizliği anlamına gelmeyecektir.[57] Konvansiyonla, yalnızca taşıyıcı konumunda olan ÇTİ' nin sorumluluk ve borçlarının konvansiyonda öngörülenden, daha fazla ağırlaştırılmasına imkan tanınmıştır. (CK m.28/II)[58]

---

[54] Davaya bakan mahkemenin ihbar yapılıp yapılmadığı hususunu kendiliğinden (resen) dikkate alması gereklidir. Bu bir dava şartı olarak düzenlenmiştir.
[55] S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s:33
[56] Bu konuda TD/MT/CONF/17 Add. 1., s:48 vd. Ayrıca S.ARKAN, "Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon", s.33, dpn.23; M. Zeki AKIN, "Eşya Taşımacılığı Sempozyumu", s.57, buna göre uygulanmasının isteğe bağlılığını isteyen ülkeler ABD, Japonya ve İngiliz delegelerinin mensubu olduğu ülkelerdir.
[57] Bkz.Aynı yönde Hamburg Kuralları m.23/I, Varşova Sözleşmesi m.2/I, CMR 41/I
[58] Karş.Hamburg Kuraları m.23/II

Demek oluyor ki, konvansiyonun getirdiği kurtulma yollarının dışında sorumluluğu kaldıran veya azaltan hükümler taşıma senedi veya sözleşme konulması mümkün olmayacaktır. Bu mutlak hükümlere rağmen, böyle bir hüküm konulması halinde de o hüküm anlaşmanın tümüne etkili sayılacaktır. Hemen şunu da ifade edelim ki konvansiyonun hiçbir maddesine çekince koyma olanağı da bulunmamaktadır. (CK m.35-Hamburg Kuralları m.29) Böylece ekonomik ve teşkilat bakımından güçlü konumda olan taşıyıcıya karşı gönderen birtakım klozların etkisi ile meydana gelecek olumsuzluklara karşı, korunmuş olmaktadır. Fakat, bir o kadar da, tıpkı Hamburg Kurallarında olduğu gibi, konvansiyonun yürürlüğe girmesine engel teşkil edici konumdan da kurtulmamaktadır.[59] Hamburg Kurallarında sözleşmeyle 8.madde hariç, sözleşmeyle taşıyan sorumluluk sınırları artırılamaz. (HK m.7/III)

CMR' ye tabi çoklu taşımalar bakımından acaba sözleşme ile sorumluluktan kurtulma imkanı tanınmış mıdır? Bu soruya olumlu yanıt vermek mümkün değildir. Çünkü 17. maddede getirilen sorumluluğun hukuki niteliğinin özen borcu yönünde ağırlaştırılmış bir kusurlu sorumluluk hali olduğunu ifade etmişler. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için zararın kaçınılamayacak ve sonuçları önlenemeyecek bir olaydan kaynaklanması, CMR m.17/II' deki hallerden birinin zarara sebep olduğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir.[60] Bu nedenle konvansiyon (CMR) bakımından da sözleşmeye konacak hükümlerle sorumluluğu hafifletme veya kaldırma olanağı yoktur. CMR' ye aykırı konulan sözleşme hükümleri batıl sayılacak ve fakat bu sözleşmenin tümünü etkilemeyecektir. (CMR m.41/I)[61]

---

[59] TTK m.1116.maddede belirtilen hükümler bakımından, kanunda sayılan haller haricinde sorumluluğu daraltıcı anlaşmalar batıl sayılmıştır. Ancak buna TTK m.1117'de sayılan haller dahil değildir.

[60] CMR 17/II' de talimat vermeye yetkili kişinin kusurundan, eşyadaki ayıptan ya da kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olaydan doğması halleri sayılmıştır. Bazı hallerde de taşıma sırasında eşyanın ziya ve hasara uğrama olanağını artıran durumlarda ispat yükünün hafifletildiği görülmektedir. m.17/IV ve 18/II. Ancak bu durumdan taşıyıcının faydalanabilmesi için tedbirli bir taşıyan olarak üzerine düşen tüm tedbirleri aldığını ve talimatlara uyduğunu ispat etmesi gereklidir. (m.18/IV)

[61] CMR m.41/I, S.ARKAN, "Taşıyıcının sorumluluğu", s.140, dpn:121, ve s:145, dpn:130; TTK.766 bakımından da aynı neticeye varıldığı hakkında. S.ARKAN,"CMR Sempozyum", s:10 vd.; Burada taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin emredici olmadığından dolayı öngörülen sorumluluğun hafifletileceği veya tamamen kaldırılabileceğinin kabul edildiği ancak bu durumun, taşımayı özel olarak düzenleyen kanunla serbestisinin kaldırıldığı konusunda bkz. S. ARKAN, ,"CMR Sempozyum", s:11, dpn:121

Konuya uluslararası demiryolu taşımacılığı yönünden bakacak olursak; CIM hükümlerinde bu konuda herhangi açık bir hüküm olmadığını görürüz. 1980 CIM' de sözleşme ile sorumluluğu kaldırıcı hükümler bakımından düzenleme yoktur. Ancak sorumluluk yönünden getirilen düzenlemeyle, temel olarak demiryolunun özen borcunun ağırlaştırıldığı kusurlu sorumluluk hali benimsenmiş olduğundan. Demiryolunun özel sebeplerin dışında ancak önlenemeyeceği ve engel olamayacağı olayı ispatlaması halinde sorumlu tutulmayacaktır. CMR m. 17 ile paralel bir yol izlediği görülmektedir. (CIM m.36/I)

Varşova Sözleşmesine göre, Lahey Protokolü ile XII ile eklenen bir hükümle taşıyıcının sözleşmeye koyacağı kayıtlarla, yükün niteliği, özrü veya gizli ayıplarından dolayı sorumluluktan kurtulma imkanı tanınmıştır. (m.23/II) Böylece sözleşme hükmü ile sorumluluktan kurtulma sebebi yaratılmış olmaktadır.[62] Ancak, bu imkan yük taşımaları için getirilirken bagaj taşımaları hariç bırakılmıştır.[63] Burada düzenlenen sorumsuzluk kaydı, sadece maddede gösterilen hallerle sınırlıdır.

TTK m.766'da, sorumluluğun önceden hafifletilmesi ve kaldırılması yönündeki şartların ve kayıtların hükümsüz olduğu ifade edildiğinden, akdin içeriğinde böyle bir sorumsuzluk kaydı yer alamaz.[64]

---

[62] H.ÜLGEN, "Hava Taşımaları", s:190

[63] Benzer hüküm TSHK 125/II'de yer almıştır

[64] S.ARKAN, "Taşıyıcının Sorumluluğu", s:144; aynı geçersizlik TTK m.764 için de geçerlidir. Bunun BK m.99'dan farkı ise, hafif ihmal durumunda dahi bu tür sorumluluğu kaldıran anlaşmanın yapılamamasıdır. Ayrıca BK. 100/II' ye dayanılarak da sorumsuzluk kaydı getirilemez. Ancak zararın doğumundan sonra, tarafların bu yönde bir anlaşma yapmalarına engel hüküm yoktur.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler 1980 Cenevre Konvansiyonu incelenirken, konuyu özellikle ülkemiz açısından yalnızca hukuki çerçevede ele alarak değerlendirmek yerine, ekonomik ve de işletmesel süreçler bazında da irdelemek, sağlıklı sonuçlar elde edilebilmesi bakımından önemli bir gereklililiktir. Bu bağlamda; araç parkı, araçların yaşı, nitelikleri, yolların standartlara uygun olup olmadığı, haberleşme sistemlerinin yeterliliği, dış alım ve dış satım oranları, günün değişken ihtiyaçlarını karşılayabilir nitelikte çağdaş taşıma terminallerine sahip olma konusundaki sermaye ve bilgi birikimi ile altyapı eksiklikleri, taşıma modları arasında entegrasyon sağlanıp sağlanamadığı, özellikle demiryolu ulaşımı konusundaki alt yapı eksiklikleri, liman işletmeciliğinin yönetimsel yapısı, limanların mevcut ihtiyaçları dahi karşılayabilmekteki yetersizliği ile alt yapı yatırımlarındaki eksiklikleri, ulusal mevzuata yer alan düzenlemelerin yetersizliği, sigorta şirketlerinin durumu gibi ekonomik, hukuki ve de teknik sorunlar bakımından yapılacak olan, bilimsel bir değerlendirmenin sonucuna göre bu konvansiyonla ilgili olarak ülkemiz özelinde çıkarsamalara gidilmelidir.

Kıtalararası boyutta yapılan günümüz taşımacılık anlayışında, bu uzun mesafeyi tek bir taşıma moduyla geçekleştirmek, pek çok açıdan avantajlı olmadığı gibi, bazı durumlarda mümkün de değildir. Bu sebeple, farklı ulaştırma modlarının birbirinden üstün yanlarının, birbirleriyle eşgüdüm sağlayacak şekilde kullanılması imkanını sağlama hedefi güden çoklu taşımacılığın bu çok yönlü kullanım dolayısıyla sağladığı üstünlük, bugün artık dünya gündeminde olan strateji konularındandır.

Asya ve Avrupa arasına bir köprü konumunda olan Türkiye, coğrafi konum itibariyle çok önemli bir yerde bulunmaktadır. Türkiye'nin bu jeostratejik konumunu iyi değerlendirmesi gerekmektedir. Orta Asya, sanayi ülkeleri için hem ucuz enerji girdisi hem de nüfus yoğunluğu dolayısıyla vazgeçilmez bir pazar konumundadır. Ham maddenin Orta Asya ülkelerinden tedariki ile başlayarak Avrupa Birliği ülkelerindeki üretim noktalarına ve oradan Asya pazarına sunumu esnasında

gerçekleşecek bütün lojistik faaliyetler, Türk lojistik şirketleri tarafından gerçekleştirebilir. Bu bağlamda Türkiye, bölgesinde bir lojistik üs olma hedefini gözetmektedir. Bu hedefe uygun planlamaların başında kara, hava, deniz ve demiryollarının bir arada uyum içerisinde çalışmasına yönelik çabalar gelmektedir. Dolayısıyla, lojistik üs olabilmek için tüm taşıma modları arasında bir entegrasyonun etkin bir biçimde sağlanması şarttır. Zira, lojistik sektör içerisindeki en önemli faaliyet, taşımacılık yani ulaştırma faaliyetidir. Taşıma sistemleri arasına entegrasyonun sağlanmasında arabirim rolü oynayan taşıma terminallerinin de, bu doğrultuda sisteme etkin bir şekilde hizmet vererek ihtiyaçları tam anlamıyla karşılayabilmesi önemli bir gerekliliktir. Bu gün artık daha hızlı ve farklılaştırılmış hizmet veren limanların rağbet gördüğü, yadsınamaz bir gerçekliktir. Limanlarımızın tüm bu ihtiyaçları karşılayabilir şekilde geliştirilmesi halinde, faaliyetlerinde ciddi artışlar olacağı ve dolayısıyla, bu hizmetlerin sağlanması sırasında katlanılan maliyetlerin de kazanç olarak geri döneceği kuvvetle muhtemel bir durumdur.

Ülkemizin, uluslararası taşıma yolları üzerinde tercih edilen bir nokta olabilmesi için, taşıma sistemi altyapısını geliştirici yatırımlara yönelmesi kaçınılmaz bir zorunluluktur. Zira, uluslararası piyasalara zamanında girebilmenin ve rekabetçi fiyatlarla bu pazarlarda tutunabilmenin ön koşulu olarak, bu yatırımlar hayati önem arz etmektedir.

Çoklu taşımacılık modelinin en önemli sac ayağını oluşturan denizyolu taşımacılığında, limanlar çok büyük öneme sahiptirler. Limanlar yükleri toplama ve dağıtma özelliği dolayısıyla, deniz taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktaları olup, diğer taşıma modları arasındaki bağlantı ve eşgüdümün sağlanması konusunda da kilit rol üstlenmişlerdir. Taşıma modları arasındaki bağlantının sağlanmasında arabirim rolü üstenmiş olan limanlar, artık günümüzde ihtiyaç sahiplerinin çok çeşitli taleplerini karşılamaya yönelik bir anlayışıyla işletilmektedirler. Ülkemiz limanlarında, alt yapı ve işletmecilikte görülen eksikliklerden kaynaklanan bazı yetersizlikler bulunmaktadır. Bunlar genel olarak; yanaşma yerleri, rıhtımlar, rıhtım boyları, derinlikler, liman gerisi bölge (hinterlant) alanlarına hizmet veren araç ve gereçler, depolama ve araç park yerleri konusunda limanlarımız yetersiz kalmaktadır.

Ayrıca limanlarımızda liman ücretleri oldukça yüksektir. Bu durum, Türk limanlarından uluslararası taşımacıların yararlanma imkan ve isteklerini sınırlandırmaktadır. Limanlarımızın ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması gerekmektedir.

Ülkemizin sahip olduğu ulaştırma alt yapısı, dış ticaretimizin bölgesel dağılımı ve sektörel odaklaşma durumu göz önünde bulundurulduğunda, mevcut taşıma modellerinden birini diğerinin yerine ikame etme seçeneğinin kısa vadede hayata geçirilemeyeceği açıktır. Dış ticarete konu mallar açısından gerçekleştirilmekte olan taşımacılık faaliyetlerinin, ülkemiz açısından karayolu ağırlıklı olarak yerine getirildiği bilinen bir durumdur. Buna karşın, özellikle Avrupa merkezli taşımalarda, talebin ağırlıklı olarak karayolu ile karşılanması uzun vadede sürdürülebilir bir politika olarak görülmemektedir. Çünkü Avrupa Ülkeleri, gerek kota uygulamaları ve gerekse geçiş belgelerindeki yetki engellemeleri yoluyla ülkemiz araçlarının taşıma yapmasını engellemektedir. Bu durum karşısında geliştirilen alternatif güzergah ve yöntemler, ulaştırma maliyetlerinin de arttırmasını beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla, ülkemizdeki karayolu ağılıklı taşıma modelinin, bu taşıma moduna nazaran pek çok üstün yönleri bulunan denizyolu taşımacılığı alanına kaydırılmasının, ekonomik ve sosyal açıdan pek çok getirisinin olacağını söylemek mümkündür.

Her birinin kendine özgü üstün veya zayıf yönleri bulunan ve somut taşma bakımından gerek taşımaya konu yüke özgü durumlar ve gerekse taraflar arasındaki anlaşma şartlarından kaynaklı haller ile bazen de zorunluluk dolayısıyla en doğru seçimin yapılabilmesi adına kategorize edilen farklı taşıma modları, esasında salt ikame anlayışı çerçevesinde değerlendirilerek birbirinin alternatifi olarak görülmemelidir. Uluslararası piyasalara açılıma ve bölgesinde lojistik merkez olma hedefi çerçevesinde ülkemiz için en rasyonel ve de ekonomik taşıma modelinin çoklu taşımacılık olduğu gerçeğinden hareketle, genel bir ulaştırma stratejisi

içerisinde, amaca uygun ve de ekonomik taşıma modellerinin, birbirleriyle uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.

Bilindiği üzere çoklu taşımacılık modelinin en ekonomik şekli dünya genelinde denizyolu-demiryolu ikilisiyle sağlanabilmektedir. Buna karşılık Türkiye'de halen, limanlardan gerçekleştirilen taşımaların yaklaşık % 95'nin, limanlarla bağlantılı demiryolu ağının ülke çapında yaygınlaştırılamamış olması sebebiyle, çoğu zaman zorunlu olarak karayolu ile yapıldığı göz önünde bulundurulduğunda, özellikle uzun mesafeli uluslararası taşımalarda, denizyolu-demiryolu modlarının birleştirildiği çoklu taşıma sisteminin geliştirilmesinin ülkemiz açısından gerekliliğini ortaya koymaktadır.

1978 Hamburg Kuralları'ndan esinlenerek hazırlanmış olan "Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin 1980 Cenevre Konvansiyonu" her şeyden önce, taşımayla ilgili çok çeşitli ihtiyaçlara cevap verebilecek donanımda bir taşıma operatörü veya işleticisi (Çoklu Taşıma İşleticisi/ÇTİ) öngörmüştür. Bu işletici, yaygın terminal ağına sahip, uluslararası düzeyde iyi örgütlenmiş, farklı taşıma türleri arasındaki bağlantıyı çok iyi bir şekilde sağlayabilen, işinin uzmanı ve tabi ki mali yönden nispeten güçlü bir taşıma işleticisidir. Günümüzde tüm bu niteliklere haiz, çok çeşitli talepleri karşılayabilir yapıda örgütlenebilmiş hizmet sağlayıcılar olarak karşımıza, Freight Forwarder veya Üçüncü Parti Lojistik (3PL) Hizmet Sağlayıcı (Logistics Service Provider: LSP) kuruluşlar çıkmaktadır. Freight Forwarder, taşıma işlerini organize etmenin yanında, gönderici (işveren) ile yaptıkları hizmet sözleşmesine bağlı olarak gümrükleme, sigorta, depolama gibi lojistik işlerini de üstlenebilir. Taşıma işleri organizasyonu dışında diğer hizmetleri vermesi halinde Freight Forwarder "Lojistik Hizmet Sağlayıcı" (Logistics Service Provider: LSP) olarak tanımlanabilir. Freight Forwarder lojistik hizmetlerini bizzat kendisi yapabileceği gibi bazı hallerde (alanında uzmanlık gerektiren kompleks hizmetlere ihtiyaç duyulduğunda), bu edimini dışardan bir kuruluş yardımıyla da yerine getirebilir. Taşıma işleticisinin, taahhüt ettiği taşıma edimini, kendisine ait araçlarla yerine getirip getirmemesi önemli değildir. Yani işleticinin kendine ait araçlarının bulunması şart değildir. Kaldı ki, işleticinin taşımayı bizzat gerçekleştirip

gerçekleştirmediğinin de bir önemi yoktur. Zira işleten gönderene karşı taahhüt etmiş olduğu taşıma işini, kuracağı alt sözleşmeler aracılığı ile başka bir taşıyana (alt taşıyan) devredebilir. Burada önemli olan husus, çoklu taşıma işleticisinin, taşımanın tüm mesafelerini gerçekleştirmeyi veya gerçekleştirilmesinin teminini sağlamayı gönderene karşı taahhüt etmesidir.

Akdi Sorumluluk konusunda Kara Avrupa'sı hukuk sistemini benimsenmiş olan 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda, taşıyanın sözleşmeden kaynaklı sorumluluğuna ilişkin durumlara ayrıntılı olarak değinilmemiş, sadece hasar, ziya veya gecikmeden doğan zararlardan dolayı taşıyanın sorumlu olacağı düzenlenmiştir.

Konvansiyona göre taşıyan, eşyanın ziya veya hasara uğraması veya geç teslim edilmiş olması nedeniyle, yükle ilgililerin -bu sebepler dolayısıyla- maruz kalmış oldukları tüm zararları gidermek (tazmin etmek) yükümlülüğü altındadır. Bu anlamda yükle ilgililerin, ziya, hasar veya gecikme sebebiyle uğradıkları zararlar; yüke özen gösterme ve anlaşmada kararlaştırılmış olan sürede yükü teslim etme gibi yükümlülükler taşıyan tarafından gereği gibi yerine getirilmiş olsa idi, yükle ilgilinin malvarlığının alacağı durum ile, borcun gereği gibi ifa edilmemiş olması halinde alacağı durum arasındaki farka tekabül etmektedir.

Taşıyan, eşyanın ziya veya hasara uğraması yahut da geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan, zarara sebebiyet veren olayın, eşyanın onun muhafazası altındın da bulunduğu sürede meydana gelmiş olması şartı ile sorumlu tutulmuştur. Eşya taşınmak üzere teslim alındığı andan, yükle ilgililere teslim edileceği veya teslim edilmiş sayılacağı (Gümrük idaresine teslim) ana kadar, taşıyanın muhafazası altında sayılmaktadır. Muhafazası altında bulunduğu süre boyunca eşyaya gelebilecek her türlü zararlardan dolayı taşıyan, zararın giderimi konusunda yükle ilgilere karşı sorumludur.

Taşımacılıkla ilgili münferit düzenlemelerin yer aldığı diğer uluslararası konvansiyonlarda (Örneğin CMR, COTIF/CIM ve Varşova Sözleşmesi gibi) olduğu gibi, 1980 Cenevre Konvansiyonu'nda da, belirli bir tutarla sorumluluk esası kabul

edilerek, taşıyandan talep edilecek olan tazminat miktarına belirli bir limit konulmuştur. Ancak tarafların daha yüksek bir sorumluluk limiti tayin etmeleri, sözleşmede önceden belirlenmesi şartıyla mümkündür. Taşıyan veya adamlarının oluşan zarar dolayısıyla ağır ihmal veya kasıt halleri söz konusu ise tazminat tutarı, bu limitlere bağlı olmaksızın takdir edilecektir. Bu konvansiyonların tümünde, sorumluluğun üst sınırının ifade edildiği hesap birimi olarak, "Özel Çekme Hakkı (ÖÇH)" (Special Drawing Right/SDR), kabul edilmiştir.

Taşıyanın eşyanın ziya ve/veya hasara uğraması veya gecikmesi dolayısıyla meydana gelen zararlardan ötürü sorumluluğu, sözleşme kaynaklı olup, yüke özen (koruyup-gözetme) gösterme ve yükü kararlaştırılan süre içerisinde teslim etme yükümlüğünün ihlalinden doğmaktadır. Cenevre Konvansiyonu'nda taşıyanın sorumluluğu konusunda benimsenmiş olan ilke "kusur sorumluluğu" ilkesidir. Ancak burada kusurun varlığı taşıyıcı aleyhinde bir karine olarak kabul edilmiştir.Konvansiyonun taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen, -aynı zamanda taşıyanın sorumluluktan kurtulma hallerini de içeren- 16.maddesinde; taşıma işleticisinin kendisinin, adamlarının yada taşımanın yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi şartıyla, sorumluluktan kurtulmasına olanak tanınmıştır. Konvansiyonun en çok eleştirilecek noktalarından biri de sorumluluk bakımından benimsemiş olduğu "kusur sorumluluğu esasıdır. Zira, taşımacılık alanında varolan kendine özgü tehlike ve risklerin de göz önünde bulundurularak, taşıyanın sorumluluğu bakımından, "kusursuz sorumluluk" ilkesinin benimsenmesi sebebe uygunluk bakımından çok daha uygun olurdu. Ayrıca, yoruma gayet açık olan; "taşıyan tarafından alınması gereken makul tedbirler", ifadesinden anlaşılması gerekenin nelerden ibaret olacağı tam olarak ortaya konulmadığından dolayı oluşan bu muğlaklığın, çoğu kez taşımayı üstlenenin sorumluluktan kurtulabilmesi için kaçış yolu olacağı açıktır. Konvansiyonun benimsemiş olduğu bu sorumluluk esasının, Borçlar Kanunu m.100 ve 99'da öngörülmüş olan sorumluluk esasından daha ileri bir durum yarattığını söylemek mümkün değildir.

Çoklu Taşıma İşleticisi, taşıma ediminin yerine getirilmesiyle ilgili olmak şartıyla, çalıştırdığı veya yardımlarından faydalandığı diğer şahısların zarar doğurucu hareketlerinden dolayı da sorumlu tutulmuştur. Böylesine büyük bir sorumluluk riski altına girmiş olan taşıyanın, bu risklerini sigorta ettirmesi durumu önemli bir gerekliliktir. Ancak konvansiyonla ilgili müzakereler sırasında özellikle gelişmiş ülkelerin sigorta ve gümrük gibi konularındaki sert muhalefeti yüzünden bu konular konvansiyonda yer almamıştır. Ancak sorumluluklarla birlikte sigorta ve gümrük gibi konularında konvansiyonda düzenlenmiş olması kanımızca isabetli olurdu.

Hemen şunu da ifade edelim ki, konvansiyonun hiçbir maddesine çekince koyma olanağı da bulunmamaktadır. Bu durum, konvansiyonu onaylamak isteyen devletler açısından önemli bir kararsızlık sebebidir. Dolayısıyla bu durum, yani devletler açısından getirilen çekince kaydı koymadan olduğu gibi kabul etme zorunluluğu durumu, konvansiyonun yeterli sayıya ulaşıp yürürlük kazanması yolunda büyük bir engel teşkil etmektedir.

Taşıyanın sorumluluğu konusunda konvansiyon kapsamında yer almış olan düzenleme, emredici nitelikte bir düzenleme olup, tarafların önceden bu sorumluluğu daraltır veya ortadan kaldırır anlaşmalar yapması imkan dahilinde değildir. Sözleşmeye veya taşıma senedine konan konvansiyon hükümlerine aykırı her şart batıldır; ancak şartın hükümsüzlüğü, sözleşmenin diğer hükümlerinin geçersizliği anlamına gelmeyecektir. Demek oluyor ki, konvansiyonun getirdiği kurtulma yollarının dışında, sorumluluğu kaldıran veya azaltan hükümler taşıma senedi veya sözleşme konulması mümkün olmayacaktır. Böylece, finanssal ve örgütlenme bakımından çok daha güçlü konumda olan taşıyıcının bu güçlü yapısı karşısında gönderen, sözleşmeye konulacak olan sorumluluğu sınırlayıcı birtakım klozların etkisi ile meydana gelecek olumsuzluklara karşı, korunmuş olmaktadır. Fakat bu durum, yani konvansiyonun göndereni taşıyan karşısında koruyan yapısı, tıpkı Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, konvansiyonun yeter sayıya ulaşarak yürürlüğe girmesine engel teşkil eden faktörlerden biridir.

1980 Cenevre Konvansiyonu m.24/I düzenlemesinde, taşıyanın sorumluluk süresi içerisinde taşınan mallara gelen zararın, gönderilen tarafından ihbar edilmesi gerektiği yer almaktadır. Buna göre gönderilen, en geç eşyanın kendisine teslimini izleyen ilk iş gününde, taşımaya konu eşyalarda ilk bakışta gözlemleyebileceği ziya ve hasar durumlarını, taşıyana yazılı bir ihbarla bildirme mükellefiyeti altına sokulmuştur. Aksi halde, yani gönderilen eşyada gözlemlemiş olduğu hasar ve ziya durumlarını, derhal yazılı bir ihbarla taşıyana bildirmediği takdirde, taşımaya konu eşyanın, aksi ispat edilinceye kadar taşıma senedinde yazılı olduğu şekilde gönderilene teslim edilmiş olduğu varsayılır. Zira bu durumda artık, eşyanın sağlam olarak gönderilene teslim edildiğine dair, taşıyan lehine bir karine söz konusu olacaktır. Konvansiyonda gizli ayıp, yani dışardan ilk bakışta anlaşılması mümkün olmayan ziya ve hasar durumları için ihbar yükümlülüğü ise, eşyanın teslimi tarihinden itibaren 6 gün olarak saptanmıştır. Bu süre Hamburg Kuralları'nda 15 gün, CIM 57/2b'de 7 gün, TTK m.1066 da ise 3 gün olarak ifade edilmiştir. Cenevre konvansiyonunda öngörülmüş olan bu ihbar sürelerinin çok kısa olduğu kolaylıkla söylenebilir. Zira, günümüzde yaygın olarak kullanılan konteyner taşımacılığında –ki bu taşımacılık türü, çoklu taşımacılık bakımından vazgeçilmez bir öğedir.- ortaya çıkan ziya ve hasar durumlarının tespiti pek kolay olmamaktadır. Çünkü, gönderilenin öngörülen bu süreler içerisinde konteynerleri tek tek açıp kontrol edebilmesi oldukça zordur. Hele kapıdan kapıya (door o door) bir taşımanın taahhüt edilmediği durumlarda gönderilen yükü limandan alıp, karayolu ile işyeri veya deposuna götürmek zorundadır. Bu halde gönderilen, teslim almış olduğu yükü hiç kontrol edemeden, belki de daha henüz işyerine götürmeye çabalarken yolda, bu süreyi kaçırmış olabilecektir. Ayrıca çok sayıda konteyner yükü teslim almış olan taşıyanın, bu konteynerlerin hepsini açıp, yükteki gizli ayıpları kontrol edebilmesi veya ettirebilmesi de, imkansız denilebilecek kadar zordur. Burada kapıdan kapıya taşımacılığın önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Zira taşıyan, göndericinin deposundan veya iş yerinen teslim aldığı yükü, gerektiğinde birden fazla taşıma modu kullanarak, gönderilenin iş yerine veya deposuna teslim etmekle sorumluluktan kurtulabilmektedir. Bu halde gönderilen, yukarda belirtilen geleneksel taşıma modeli (limanda teslim) dolayısıyla teslim aldığı yükü iş yeri veya deposuna ulaştırma sırasında uğrayabileceği zaman kaybının önüne geçebilmekte ve özellikle

yükteki ziya ve hasar durumunu bir an önce tespit edip, taşıyana süresi içerisinde ihbar edebilme şansını yakalayabilmektedir. Burada, zarar ihbarının gönderilen veya yükle ilgili diğer kişiler tarafında zamanında yapılmaması halinde, taşıyan lehine oluşacak olan; yükün sözleşmede belirtilen koşullara uygun olarak, sağlam bir şekilde teslim edildiği yönündeki karinenin aksini ispat, neredeyse imkansızdır. Bu yüzden, konvansiyondaki ihbar sürelerinin ihtiyaçları karşılayabilir bir şekilde, günün koşullarına uygun, makul bir süreye çıkartılması gerekmektedir.

Yukarıda belirtilen ihbar süreleri, yükte meydana gelen hasar veya ziya durumlarına ilişkindir. Gecikme (geç teslim) halinde ise, konvansiyonda daha farklı bir hüküm getirilmiştir. Bu konudaki düzenlemeye göre; eşyanın gönderilene geç teslim edilmiş olması halinde, gönderilen açısından, durumu eşyanın teslimi tarihinden itibaren 60 günlük süre içerisinde yazılı olarak, taşıyıcıya ihbar etmek zorunluluğu vardır. Aksi halde, taşıyıcıya karşı olan tazminat talep hakkının düşeceği kararlaştırılmıştır. (CK m.24/V) Burada tazminat talep hakkının düşmesinden söz edildiği için, bu 60 günlük sürenin ifade tarzı itibarıyla, bir "hak düşürücü süre" olarak nitelendirilmesi gerekecektir. Bu sürenin hak düşürücü nitelikte bir süre olarak öngörülmüş olması uygulamada pek çok sorun yaratacaktır. Bu yönde, gerek Hamburg Kuralları m.19/V ve gerekse Türk Ticaret Kanunu m.767/I' de de benzer düzenlemeler yer almaktadır. Hak düşürücü nitelikte olan bu sürenin zamanaşımı süresi olarak düzenlenmesi çok daha yerinde olacaktır. Konvansiyon hükümlerinin emredici niteliği, sözleşmeye ilişkin tüm alanlarda çok katı olarak uygulanmaması gerekmektedir. Zira çok kısa olan bu ihbar sürelerini tarafların, sözleşme ile uzatabilmesi mümkün olabilmelidir.

Çoklu taşımacılık alanındaki hukuki dağınıklık ve de eksiklikleri giderme bakımından yeknesak düzenlemeler getiren Cenevre Konvansiyonu'nun bu anlamda ortaya koyduğu yeniliklerden biri olarak karşımıza, Multimodal Transport Document, yani "çoklu taşıma senedi" çıkmaktadır. Bu belgenin "Çoklu Taşıma İşleticisi (ÇTİ) / Multimodal Transport Operator (MTO)" tarafından düzenlenmesi zorunludur. Ancak bu belgenin kıymetli evrak vasfında düzenlenip düzenlenmemesi muhtariyeti, gönderenin isteğine bağlanmıştır. (CK m.5) Taşıma senedi kıymetli

evrak olarak düzenlenecekse eğer, bu talep ancak hamiline veya emre yazılı şekilde yerine getirilebilir.

Taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi konusunda konvansiyonda, iki ayrı sorumluluk sistemi benimsenmiştir. Sorumluluğun kapsam ve içeriğinin belirlenmesinde "yeknesak sorumluluk sistemi" öngörülürken, zararın giderimi (tazminat) konusunda ise, "şebeke sorumluluk sistemi" benimsenmiştir. Taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesinde, sözleşmeye dayalı kusur sorumluluğu ilkesi esas alınmıştır. Tazminatın belirlenmesi ise, bu konuda kabul edilmiş olan "şebeke sorumluluk sistemi" uyarınca, zarar doğurucu olayın meydana geldiği yerin belirli olup olmama durumuna göre değerlendirilmeye tabi tutulmuştur. Buna göre, zarar doğurucu olayın meydana geldiği taşıma mesafesi biliniyorsa eğer, bu durumda artık zararın doğmuş olduğu o taşıma mesafesine ilişkin olarak, muhtelif düzenlemelerde öngörülmüş olan tazminata ait hükümler burada uygulama alanı bulacaktır. Zararın doğduğu taşıma mesafesinin belirlenememesi halinde ise, tazminata ilişkin saptama, o taşıma sisteminin tamamı içerisinde, denizyolu veya iç su yolu modlarının kullanılıp kullanılmadığı durumuna bakılarak yapılacaktır.

1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu'na göre, eşyanın uluslararası çoklu taşınması sözleşmesi (multimodal transport contract), en az iki değişik tür taşıt kullanılarak iki ayrı devlet ülkesinde bulunan yerler arasında yapılacak eşya taşımanın ifasının ya da ifasının sağlanmasının ücret karşılığı üstlenildiği sözleşmeleri ifade eder. (CK m.1/I, III) Burada taraflar arasında her bir taşıma türü için ayrı ayrı sözleşmeler değil, taşımanın tamamı için tek bir taşıma sözleşmesi yapılmaktadır. Ancak, navlun sözleşmesinin tanımlandığı Hamburg Kuralları m.1/VI' da deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren sözleşmenin, deniz taşımasına ilişkin olduğu nispette (only in so far as it relates to the carriage by, sea) Hamburg Kuralları anlamında denizde eşya taşıma sözleşmesi sayılacağı belirtilmiştir. Bu hükme göre, deniz taşıması ile birlikte diğer bir tür taşımayı da içeren, yani Cenevre Konvansiyonu'nda yer alan çoklu taşma modelinin öngörüldüğü sözleşmeler de, deniz taşımasının gerçekleştirildiği kısım itibarıyla HK m.1/VI anlamında navlun sözleşmesi sayılacak ve dolayısıyla denizde

gerçekleştirilen bu taşıma mesafesi hakkında Hamburg Kuralları uygulanacaktır. Eşyanın çoklu (multimodal) taşınması halinin düzenlenmiş olduğu bu hükme ilişkin öneri, konferans sırasında özellikle ABD, İngiltere ve Norveç delegasyonlarının çabaları sonucu Hamburg Kuralları'nda yer alan navlun sözleşmesi tanımına eklenmiştir. Hamburg Konferansı'nın gerçekleştirildiği tarihlerde Birleşmiş Milletler nezdinde sürdürülmekte olan "Eşyanın Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkındaki 1980 Cenevre Konvansiyonu"na ilişkin hazırlık çalışmalarını zorlaştıracağı ve her iki konvansiyon hükümleri arasında ihtilaf meydana getirebileceği gerekçesiyle karşı çıkılmasına rağmen bu öneri, kabul edilmiştir. Ancak HK m.1/VI' da navlun sözleşmesi tanımına yapılan ekleme ile, çoklu taşımalar hakkında düzenleme getirilmesi isabetli olmamıştır. Çünkü, HK m.1/VI hükmü, 1980 Cenevre Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi halinde bu tür sözleşmelere hangi konvansiyon hükümlerinin uygulanacağı konusunda sorun yaratacaktır. Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi eşya taşımacılığını konu edinmiş diğer uluslararası konvansiyonlarda da benzer hükümlere yer verilmiştir. Örneğin, Varşova Konvansiyonu'nun 31. maddesine göre, hava taşıması ile birlikte diğer bir tür taşımayı da içeren taşımanın, hava taşımasına ilişkin kısmına, VK m.1 de öngörülen şartların mevcudiyeti halinde Varşova Konvansiyonu uygulanır. Ayrıca; CMR m.2 - COTIF/CIM-1980 m.2/II, 3/III (COTIF/CIM-1999 m.1/III-IV) de de bu mahiyette düzenlemelere gidilmiştir. 1980 Cenevre Konvansiyonu m.30/IV' de bu gibi durumlarla ilgili olarak yani, çoklu taşımacılık ile ilgili olup da, CMR veya CIM' e konu taşıma türlerini de uhdesinde bulunduran somut bir olay karşısında, bu konvansiyon düzenlemesi ile, CMR veya CIM arasında hangi konvansiyon hükümlerinin somut olaya uygulanacağına dair ihtilaf çıkmasını önlemek üzere hüküm getirilmiştir. Buna göre, 1980 Cenevre Konvansiyonu hükümleri, CMR m.2 ve COTIF/CIM – 1980 m.2/II, 3/III de belirtilen sözleşmeler bakımından uygulanmaz. (CK m.30/IV) Hamburg Kuralları içeriğine; o tarihlerde hazırlık çalışmaları sürdürülmekte olan 1980 Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınması Hakkında Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi halinde, bu konvansiyonun uygulama alanına dahil sözleşmeler bakımından Hamburg Kuralları'nın uygulanmayacağı hükmü getirilebilirdi. Böyle bir hükmün getirilmesiyle, deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren sözleşmeler hakkında bu iki

konvansiyondan hangisinin uygulanacağı konusunda ihtilaf çıkması önlenmiş olacaktı.

1980 Cenevre Konvansiyonu ile öngörülmüş olan sorumluluk esası ile, bu konvansiyon kapsamında "Çoklu Taşıma İşleticisi" olarak ifade edilmiş olan taşıyıcının, yükle ilgililere karşı olan sorumluluğu ağırlaştırılmış ve bu doğrultuda gönderen, ekonomik ve de örgütlülük anlamında kendisinden çok daha güçlü durumda olan taşıyıcıya karşı korunmuştur. Kısacası, bu konvansiyonda benimsenmiş olan sorumluluk esası, taşıyan aleyhine olup, göndereni korur niteliktedir. Dolayısıyla, 1980 Cenevre Konvansiyonu içeriğinde öngörülmüş olan bu sorumluluk esasının, ulusal firmalar bazında yaratacağı ekonomik sonuçlar ile bunun Türk taşımacılık sektörü üzerindeki yansımalarının ne yönde olacağı konusunda incelemeler yapılmadan, Türkiye'nin bu konvansiyonu kabul etmesinin uygun olup olmayacağı konusunda bir değerlendirme yapılması mümkün değildir. **Bu durum, gelecek çalışmalar açısından yön göstericidir.** Ancak, ülkemiz açısından durum değerlendirilirken, Türkiye'nin bölgesinde lojistik bir üs olma hedefinin hayata geçirilmesi hali de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu arada konvansiyonun sadece 30 devletin onayı ile yürürlüğe girebileceğini belirterek, hukuki bakımdan CMR' de olduğu gibi Türkiye tarafından onaylanmamış olsa da bile, kanunlar ihtilafı kuralları gereğince uygun şartlar altında, konvansiyon hükümlerinin Türkiye bakımından da uygulanabileceğini hatırlatmak isteriz.

KAYNAKLAR

AKDOĞAN Refik : Deniz Ticareti, Zihni Yayıncılık, İstanbul 1988

AKIN, M. Zeki : Uluslararası Taşımacılıkta "Multimodal" Çalışmalar ve Sigorta Problemleri Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler/Tartışmalar,Ankara 1984 (Eşya Taşımacılığı Sempozyumu)

AKINCI, Ziya : Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999

AKYOL, Şener : Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İstanbul 1976

ARKAN, Sabih : 24.5.1980 Tarihli Eşyaların Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER),Haziran 1982, Cilt:XI, Sayı:3 (Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon)

ARKAN, Sabih : Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, (Akipek'e Armağan) Konya 1991

ARKAN, Sabih : Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları Ankara 1987, (Demiryolu Taşımaları)

ARKAN, Sabih : Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu Ankara 1982 (Taşıyıcının Sorumluluğu)

ARKAN, Sabih : Ticari İşletme Hukuku, Ankara 1995

ARKAN, Sabih : Eşyanın Karayolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler/Tartışmalar, Ankara 1984, (CMR Sempozyum)

ARKAN, Sabih : Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarında Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler / Tartışmalar, Ankara 1985, (Demiryolu İşletmesinin Sorumluluğu, Sempozyum)

ARKAN, Sabih : Karayolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler/Tartışmalar, Ankara 1984 (Karayolu Taşımaları, Sempozyum)

ARKAN, Sabih : Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler, AHFD, Yıl:1989 Cilt:37

ARKAN, Sabih : Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, BATIDER 1978, Cilt:9, Sayı:4

ARKAN, Sabih : Taşıyıcının Ücret Hakkı, (Fadıl H. SUR' un Anısına Armağan) Ankara 1983

ATAAY,Aytekin : Borçlar Hukukunun Genel Teorisi, İstanbul 1981

ATAÇ,Seyhan Müge : Multi Modal Taşımacılıkta Hava Kargonun Yeri ve Önemi, D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir,1999

ATAERGİN,Selim : Türk Uluslararası Gemi Sicili, Denizciliğimiz mi Yoksa Armatörler mi Kurtarılmak İsteniyor?, İ.B.D., Cilt:74,İ.B.D., Cilt:74, Sayı:10-11-12, İstanbul 2000

AYBAY,Gündüz : Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları, İstanbul, 1986

AYBAY, Gündüz : Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne,ORAL,Nilüfer/BİÇEN,Esra İstanbul 2000

AYBAY,Rona : Yasa Çatışması Hukuku Dersleri", İstanbul 1998

AYDIN,Alihan : CMR' ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002

AYDOS,Sadık Oğuz : Akreditif, Ankara 2000

BAŞTUĞ,İrfan/ ERDEM,H.Ercüment : Ticari İşletme Hukuku(Ders Notları), D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Yayın No:35, Ankara 1993

BUTTON,Kenneth/ NİİJKAMP,Peter/ PRİEMUS,Hugo : Transport Networks in Europe, Edward Elgar Publishing, Limited Cheltenham, 1998

CANKAT,Ayşe : Karma Taşımalar - Özellikle Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu Açısından, Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F.D. 1984, Sayı:1 (Karma Taşıma)

CHORLEY, M./GILEY. : Shipping Law, Edt. NJ., Gaskell/AC-Debattısta /RJ Swatton, 8th.Ed.,London 1987

CHRISPEEL, Erik : United Nations Convention On International Multimodal Transport of Goods:A Background Note: ETL.Vol: XV, No:4, 1980

ÇAĞA,Tahir : Acenteler Aleyhine Müvekkillerine Açılan Davalarda Sadır Olan İlamların İcrası, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları, Sempozyum Bildiriler /Tartışmalar, Ankara 6-7 Ocak 1984, Ankara 1984, Sayı:I, (Acenteler Sempozyum)

ÇAĞA,Tahir : Deniz Ticaret Hukuku II - Navlun Sözleşmesi, İstanbul 1995 (Navlun Sözleşmesi)

ÇAĞA,Tahir : Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler, BATIDER 1977, C:IX, Sayı:2

ÇAĞA ,Tahir : Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, BATIDER 1979, Cilt:10, Sayı:2 (Konferans)

ÇAKICI, Latif : Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık, Ankara 1978

ÇANCI,Metin/ ERDAL,Murat : LojistikYönetimi–Freight Forwarder El Kitabı1, İstanbul 2003

ÇANCI,Metin/ ERDAL,Murat : Uluslararası Taşımacılık Yönetimi – Freight Forwarder El Kitabı 2, İstanbul 2003

ÇELİKEL,Aysel/ ERGİN,Nomer : Devletler Hususi Hukuku – Örnek Olaylar – Mahkeme Kararları, 6. Baskı, İstanbul 1997

ÇETİNGİL,Ergon : Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu,(Eşya Taşımacılığı Sempozyumu 26-27 Ocak 1984), Ankara 1984

DECHNEAUX,Henrik/ TERCIER,Pierre : Sorumluluk Hukuku (Çeviren:Salim Özdemir), Ankara 1982

DENİZ,İnci : Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982 (Konteyner Taşımacılığı)

DENİZ,İnci : Lash Taşımacılığı ve Bazı Hukuki Meseleleri, MHB, İstanbul 1983

DENİZ, İnci : Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler/Tartışmalar, Ankara 1984 (Kombine Taşımalar Sempozyum)

DENİZ , İnci : 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Yolcu, Yük ve Bagaj Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler/ Tartışmalar, Ankara 1985

DECHENAUX,Henrik/ TERCIER , Pierre : Sorumluluk Hukuku (Çeviren: Salim ÖZDEMİR), Ankara 1984

DOGANAY,İsmail : Türk Ticaret Kanunu Şerhi, 2.Bası,Cilt:2,Ankara 1981

DEVECİ, Durmuş Ali : Konteyner Taşımacılık Sistemindeki Gelişmeler: Konteyner Limanlarında EDI (Elektronik Veri Değişimi Sistemleri) Uygulamaları, Çağdaş Denizcilik Stratejileri / İşletme Yönetimi Yaklaşımı, İzmir 1998

DOĞAN,Vahit : Uluslararası Ticarette Ödeme Aracı Olarak Akreditif,Ankara 2003

DOMANİÇ,Hayri : Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Cilt:4, İstanbul 1990

DÖNMEZ,Zafer : Tedarik Zinciri Yönetiminde Üyeler Arası Bilgi Paylaşımının Stok Maliyetlerine ve Servis Seviyesine Etkisi, İ.Ü.Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi),İstanbul 2003

EKİNCİ,Akın : Milletlerarası Ticaret Odasının Akreditifler Hakkında 500 Sayılı Yeknesak Teamül ve Uygulamaları Karşılığında Akreditifin Hukuki Niteliği ve Tarafların Yükümlülükleri, İstanbul 1995

EKŞİ,Nuray : Uluslararası Ticaret Hukukuna İlişkin Mevzuat ve Anlaşmalar, İstanbul 1999

ERDEM,Ercüment H. : Sif Satışlar – CIF Sales, İstanbul 1999

EREN,Fikret : Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş 5. Bası, Cilt:I-II-III, İstanbul 1994

ERİŞ,Gönen : Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, Kıymetli Evrak ve Taşıma, Ankara 1988

ERİŞ,Gönen : Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996

ERTAŞ,Şeref : Eşya Hukuku, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 2.Bası,D.E.Ü.Hukuk Fakültesi Yayın No:55,Ankara 1995

ERTEKİN,Erol/ KARATAŞ,İzzet : Uygulamada Ticari Senetler, 2.Bası, Ankara 1996

GORTON,Lars/IHRE,Rolf/ SANDEVARN,Arne : Shıp Brokıng And Charterıng Practıce, 4.Bası, LLP, LLOYD'S of London Pres Ltd.,1995

GÖĞER,Erdoğan : Akreditif Muamelesi ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1980

GÖĞER,Erdoğan : "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler" BATIDER 1987,Cilt:1,Sayı:3

GÖĞER,Erdoğan : "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler" Hamburg Kuralları(metin), BATIDER, Cilt:1, Sayı:3

GÖNENÇ,Özgül Şeyda : C.M.R. Konvansiyonunun Kara Nakliyesindeki Önemi, Uta-Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi, Mart 2001, S:3

HARRINGTON,Sean : Legal Problems Arising from Containnerization and Intermodal Transport,ETL,Vol.17,1982,No:1

HAVUTÇU,Ayşe : Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Temerrüt ve Müsbet Zararın Tazmini, D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Yayın No:58, İzmir 1995

HERBER,Rolf : The Nation of Actual Carrier In The Guadalajara Convention and the Hamburg Rules, II.Diritto Marittimo 1990

HONNOLD,O.John : Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness / Hague or Hamburg, Journal of Maritime law and Commerce, Ciccinnati, Ohio, January 1993, vol.24, S:1,

İMREGÜN,Oğuz : Kara Ticareti Hukuku Dersleri (Genel Hükümler-Ortaklıklar Kıymetli Evrak), Gözden Geçirilmiş 9.Bası, İstanbul 1991

İMREGÜN,Oğuz : Ticaret Hukukunun Genel İlkeleri, İstanbul 1989

İPEKÇİ,Nizam : Kıymetli Evrak–Taşıma (557-817), Açıklamalı İçtihatlı, İstanbul 2003

İZVEREN,Adil/ FRANKO,Nisim/ ÇALIK,Ahmet : Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1994

KANER,Deniz İnci : Deniz Ticaret Hukuku (Giriş-Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki-Kaptan), İstanbul 2001

KARACA,Hakan : Lojistik Yönetiminde Satış Pazarlama Etmenleri İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003

KARAHASAN,Reşit Mustafa : Tazminat Hukuku – Maddi Tazminat – Manevi Tazminat, (Doktrin – Yargıtay Kararları), Cilt:I-II, İstanbul 1996

KARAYALÇIN,Yaşar : "Pay Senediyle İlgili Satış Sözleşmesinin Geçerli Olması İçin Senedin Teslimi Gerekir mi?"; BATIDER, 1980

KAYA,Arslan : Belgeli Akreditifte Lehdarın Hukuki Durumu, İstanbul 1995

KAYA,Arslan : Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin(CMR) Uygulama Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları, (Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan) İ.Ü.Hukuk Fakültesi, İstanbul 1998, Yayın No:715

KAYA,Şakir Ali : Lojistik Şirketlerinin Organizasyon Yapıları (Türkiye'de ve Dünya'da Yeni Lojistik Eğilimler), İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003

KAYIHAN,Şaban : Türk Hukukunda Acentelik Sözleşmesi, Ankara 2003

KENDER,Rayegen/ ÇETİNGİL,Ergon : Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler, İstanbul 1992

KENDER, Rayegen : Yükleme Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler/Tartışmalar, Ankara 1984 (Yükleme Boşaltma Sempozyumu)

KENDİGELEN,Abuzer/ AYDIN,Alihan : Taşıma Hukuku Mevzuatı – Bibliyografli – Notlu - İçtihatlı, İstanbul 2001

KENDİGELEN,Abuzer : Ticaret Hukuku Kürsüsünde Onbeş Yıl, Hukuki Mütalaalar (Mahkeme Kararları İle Birlikte), Taşıma ve Sigorta Hukuku, Cilt:I, İstanbul 2001

KENNEDY, : CIF Mukaveleler, (Çeviren; A.Müfide TEKİL), İstanbul 1972

KIRMAN,Ahmet : Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990

KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, Necip : Borçlar Hukuku Dersleri,İstanbul 1996

KUBİLAY,Huriye : Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001

KURU,Baki/ ARSLAN,Ramazan/ YILMAZ,Ejder : Medeni Usul Hukuku, (Ders Kitabı), Genişletilmiş 5.Bası, Ankara 1993

NOMER,Ergin : Devletler Hususi Hukuku, İstanbul 1996

NOMER,Ergin : Devletler Hususi Hukuku, 8. Bası, İstanbul 1996

OĞUZMAN,Kemal M./ SELİÇİ,Özer : Eşya Hukuku,6.Bası,İstanbul 1992

ORHAN,Osman Z. : Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İ.T.O. Yayın No:2003/39, İstanbul 2003

ÖZ,M. Turgut : Öğreti ve Uygulamada Sebepsiz Zenginleşme, İstanbul 1990

ÖZTAN,Fırat : Kıymetli Evrak Hukuku, 7. Bası, Ankara 2004

PETRİNİ,Gastone : "Çok Modelli Taşımacılığın Olumlu ve Olumsuz Yönleri", 12-16 Haziran 1988,XXI. I.R.U. Dünya Kongresi , (Türkçeleştirilmiş tebliğ)

POROY,Reha/ TEKİNALP,Ünal : Kıymetli Evrak Hukuku Esasları, Güncelleştirilmiş 12.Bası, İstanbul 1995

POROY,Reha : "Ticari İşletme Hukuku", İstanbul 1990

QUAYLE,Michel/ JONES,Bryan : Logistics An Integrated Approach, Tudor Business Publishing, Newcastle 1993

RAMBERG,Jan : The Impiications of New Transport Technologies, 1980 IS ETL

REİSOĞLU,Safa : Borçlar Hukuku. Genel Hükümler, İstanbul 1998

SANDER,Rudolf : Tehlikeli Yük Taşımacılığı, ADR' nin 8.2. Bölümüne Göre Araç Sürücülerinin Temel Eğitimi, İstanbul 2003

SCHMITTHOFF,Cım : The Law and Practice of International Trade, 9th.ed., London 1990

SEVEN,Vural : Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yükün Ziyan ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu , D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Doktora Tezi), İzmir 2001

SOMUNCUOĞLU,Önal : Bazı Denizaşırı Satım Sözleşmeleri, İBD 1985, S:59 Cilt:7-9

SÖZER,Bülent : Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları, BATIDER 1977, C:IX., S:2 (Kurallar)

SÖZER Bülent : Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu, BATIDER, 1984 Cilt:XI, Sayı:4

ŞANLI,Cemal : Sivil Havacılık Davaları, İstanbul 1992

ŞANLI,Cemal : Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, İstanbul1992, (Sivil Havacılık Davaları)

ŞANLI,Cemal : Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanması Gereken Hukuk, MHB 1989, Yıl:9, Sayı:1, (Uygulanması Gereken Hukuk)

ŞANLI,Cemal/EKŞİ,Nuray : Uluslararası Ticaret Hukuku, İstanbul 2000

TANDOĞAN,Haluk : "Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri",Ankara 1987, Cilt:2

TANDOĞAN,Haluk : Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara,1981

TEK,Baybars Ömer : Pazarlama İlkeleri - Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları", İstanbul 1999

TEKİL, Fahiman : Deniz Hukuku, 6. Bası, İstanbul 2001

TEKİNALP,Gülören : Milletlerarası Özel Hukuk, İstanbul 1999

TEKİNALP,Gülören : Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk-(MÖHUK m.24 ve Zımni Hukuk Seçimi),MHB 1983,Sayı:29

TETLEY,William : The Hamburg Rules – Acommentory, LLMCLQ, 1979

TOLLEY,R.S./ TURTON B.J. : Transport Systems Policy and Planning, Longman Scientific Publishing, Singapore 1995

TUNA,Okan : Lojistik Bir Hizmet Olarak Konteyner Taşımacılığı ve Dağıtım Kanalı Yapısının Analizi, Çağdaş Denizcilik Stratejileri – İşletme Yönetimi Yaklaşımı, İzmir 1998

TUNA,Okan : Uta- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi, (Makale),Şubat 2001,Yıl:7, Sayı:2

TUNÇBİLEK Mehmet : Lojistik ve Tedarik Zinciri Stratejileri, Lojistiğin Önemi, 3D Lojistik Dergisi, Yıl:Ekim 2002, Sayı:6

ULUSAN,İlhan : Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi ve Uygulama Alanı, İstanbul,1977

ÜLGEN,Hüseyin : Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İ.T.O Yayın no:19, İstanbul 1988,(Uluslararası Taşımacılık)

ÜLGEN Hüseyin : Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987 (Hava Taşımaları)

ÜLGENER,Fehmi : Çarter Sözleşmeleri I – Genel Hükümler – Sefer Çarteri Sözleşmesi, İstanbul 2000

ÜLGENER,Fehmi : Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı, İstanbul 1994

XERRİ,R : Combined Transport: A new Attempt and Unification, Uniform Law Review (ULR) 1980/II

YAZICIOĞLU,Emine : Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu – Lahey / Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak , İstanbul, 2000

YIDIZTEKİN, Atilla : Lojistik Kimin Görevidir., LODER haber, Lojistik Derneği yayın Organı, Yıl:Ekim 2002, Sayı:1

YILMAZ,Lerzan : CMR Konvansiyonu ve Türkiye, Yasa Hukuk Mevzuatı ve İçtihat Dergisi, 1991, Cilt:XIV,Sayı:11

ZEVKLİLER,Aydın : Borçlar Hukuku–Özel Borç İlişkileri, Gözden Geçirilmiş 4. Bası, İzmir 1994

ZEYNELOĞLU,Ahmet : Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1993

METİNLER VE DİĞER KAYNAKLAR

Terminology on Combined Transport, Ekonomic Commission for Europe, (UN/ECE), New York 2001

Implementation of Multimodal Transport Rules, UNCTAD/SDTE/TLB/2, 2001

www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/index.html,

www.uncitral.org

www.comitemaritine.org

www.transport law. Com

CMI Yearbook, 1998 Annuaire

Convention for the Unification of certain Rules for International Carriage by Air, 1999

Intermodality and Intermodal Freight Transport in the Europen Union", Com (97), 243 Final (29.5.1997)

Intermodal Transportation and Carrier Liability 34

TD/MT/CONF.at 17 (1980) United Nations Conference On Trade And Development, V.1.I, United Nations, New York, 1981

The Convention On international Multimodal Transport (MT) of Goods, International Shipping Law, Vol. 2, UNCTAD, Rules Accidents and Incidents At Sea, Euromany Books, London, 1991,

EKLER

EK.1 YEREL LOJİSTİK HİZMET SATIŞ ANLAŞMASI

SÖZLEŞME

-TARAFLAR-

MADDE1. 1.1 ..... Ltd.Şti.

(Bundan böyle "Müşteri"olarak anılacaktır)

1.2 .....3PLLtd.Şti.

(Bundan böyle "Yüklenici"olarak anılacaktır)

-SÖZLEŞMENİN KONUSU-

MADDE2. İşbu sözleşme;Müşteri'nin Yüklenicinin ...X ..deposuna nakil ve teslim edilmesi ve buradan da Müşteri'nin sevk emirlerine uygun olarak sevk edilmek üzere teslimi işlerinin, Yüklenici tarafından bedeli mukabilinde yapılması konusunda tarafların karşılıklı hak ve mükellefiyetlerini belirler.

-SÖZLEŞMENİN YORUMU-

MADDE3. İşbu sözleşme bir "depo yönetimi" ve "taşıma sözleşmesi"niteliğinde karma bir akit olup sözleşmede açıklık bulunmayan hallerde her türlü yorum sözleşmenin işbu galip vasfi nazara alınarak yapılacaktır.

-SÖZLEŞMENİN SÜRESİ-

MADDE4. 4.1. İşbu sözleşme imzası tarihinde yürürlüğe girer ve 1 yıl sürelidir.Sözleşme,bu bir yıllık sürenin hitamında hiçbir ihtar ve hükme hacet kalmaksızın kendiliğinden sona erecektir.

-YÜKLENİCİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ-

MADDE5. 5.1. Yüklenici tarafından sevk olunacak gönderilerin sevk irsaliyesi Müşteri adına Yüklenici tarafından 5 nüsha olarak düzenlenecek olup Yüklenici gönderiyi işbu sevk irsaliyesine istinaden sevk edecektir.

Yüklenici,sevk irsaliyesini düzenledikten sonra Vergi Usul Kanunu gereğince taşıma ile ilgili yasal belgelerini düzenleyecek olup bir nüshasını müşteriye verecektir.Yüklenici,işbu sevk irsaliyelerinden bir nüshasını alıcının yetkililerine kaşelettirecek ve imzalattıracaktır.

5.2. Yüklenici,işbu sözleşme yürürlükte kaldığı süre içerisinde,bir sigorta şirketine primleri tamamen kendisi tarafından ödenmek kaydıyla,taşınmakta olan ve depolanmakta olan emtiayı uğrayabileceği her türlü hasara karşılık All Risk sigorta yaptıracaktır.

5.3. Müşteri'nin deposundan ya da antrepodan alınarak Yüklenici'nin ..X.. deposuna nakledilen emtia,burada Müşteri tarafından gelecek sevk emirlerine kadar depolanacak ve Müşteri tarafından gelecek sevk emirlerine göre sevkıyata hazır hale getirilerek sevki sağlanacaktır.Yapılacak bu sevkıyat,yine Müşteri nam ve hesabına yapılacak olup bu nedenle de Müşteri'nin sevk irsaliyeleri kullanılacaktır. Sevk emirleri elektronik posta veya faks yoluyla ve Müşteri'nin tayin edip bildireceği yetkili kişilerin imzalarıyla Yükleniciye iletilecektir.

5.4. Yukarıda açıklanan depolama esnasında stok yönetimi,yani gelen malın stoklara kaydı,gidenlerin çıkışına ve mevcutlara ait kayıtlar,Yüklenici tarafından yapılacak ve gerekli stok raporları oluşturularak Müşteri'ye mutabık kalınan periyotlarda (Örneğin her ayın ilk on günü sonunda) sunulacaktır.

5.5. Yüklenici tarafından yapılacak depolama-stok yönetimi nedeniyle yüklenicinin sorumluluğu, emtianın miktarı yönünden,Müşterinin deposundan ya da antrepodan Yüklenici tarafından teslim alınarak,Yüklenicinin ...X... deposuna

indirilen ve Müşteri tarafından gönderilecek sevk emirlerine kadar burada bekleyen emtia ile sınırlıdır.

5.6. Yüklenicinin deposunda hava koşulları,saklama koşulları vb nedenler ile malın zatı mahsusundan ileri gelen hasarlardan Yüklenici sorumlu tutulmayacaktır.

Müşteri, Yüklenicinin deposunda bulunabilecek benzer nitelikte başka marka emtianın bulunması konusunda bir sınırlama öne süremeyecektir.

-FİYAT, FİYAT FARKI VE FATURALAMA-

MADDE6. 6.1. İşbu sözleşme konusu işlerden taşıma ifası mukabilinde koli bazında TL/tüm Türkiye'de .....TL olarak Yüklenici'ye ödenecek nakliye ücretleri,KDV hariç olmak üzere ,EK 1 de belirtildiği gibidir.

Nakliye ücreti fiyatları için fiyat artışı EK 1 de belirtilen suretle hesaplanacak olup nakliye fiyatlarına gelecek artışlar bir sonraki fatura döneminde uygulanacaktır.

Yüklenicinin yaptığı taşımalara karşılık olmak üzere Ek 1 de belirtilen surette hesaplanacak geçmiş 10 günlük toplam taşıma ödemeleri,faturanın Müşteriye tebliğini müteakip fatura tarihinden itibaren 30(otuz)gün içerisinde yapılacaktır.

Yüklenicinin verdiği depo yönetimi hizmetine karşılık olmak üzere Ek 2'de belirtilen surette hesaplanacak geçmiş 30 günlük toplam depolama-stok yönetimi hizmeti ücretleri,faturanın Müşteriye tebliğini müteakip fatura tarihinden 10(on) gün içerisinde yapılacaktır.

Bu ücretlere gelecek fiyat artışı Ek2'de belirtilen surette hesaplanacak olup bir sonraki fatura dönemine uygulanacaktır.

-SÖZLEŞMENİN TADİLİ-

MADDE7. 7.1. Bu sözleşmenin imzası anından itibaren taraflardan hiçbiri bu sözleşmede ayrıca yetki tanınmış olmamak kaydı ile bu sözleşmenin herhangi bir hükmünün değiştirilmesini talep edemez.Tarafların mutabakatı halinde her türlü sözleşme değişikliği yazılı olarak yapılır ve fiilen oluşan sözleşmeye aykırı uygulamalara itiraz edilmemiş olması,bu sözleşmenin bazı hükümlerinin değiştiğinin zımnen kabulü anlamına gelmez.

7.2. Müşteri,sözleşme süresince sözleşme konusuna giren işler için ikinci bir yükleniciyi hiçbir nam ve altında görevlendiremez.

-MÜCBİR SEBEPLER-

MADDE8. 8.1. Mücbir sebepler genel anlamda tarafların kontrolü dışındaki hadiseler olup TTK ,sair mevzuat ile ticari teamüller dahilindeki olaylardır.

Mücbir sebep ,kanun,tüzük,yönetmelik veya yetkili resmi mercilerce verilecek talimatlar,olağanüstü haller ve tarafların iradesi dışındaki sebepler dolayısı ile akdi sorumlulukların ifasını engelleyen veya geciktiren kendisinden kaçınılamayan ve önceden kestirilemeyen olayları ifade etmektedir.

8.2. Mücbir sebep hallerinde,Müşteri sözleşme konusu işi üçüncü bir şahsa yaptırabilir.Mücbir sebep hali 20(yirmi) günü aşarsa Müşteri herhangi bir ihtar ve hükme hacet kalmaksızın sözleşmeyi feshedebilir.Bu halde,Yüklenici Müşteri'den tazminat veya başkaca bir ad altında hiçbir ödence talep edemez.

8.3. Yüklenici' nin çalışanlarının grev yapması,araç,gereç,eleman temin edememesi,akaryakıt bulamaması gibi sebepler Yüklenici için mücbir sebep sayılmaz.

-SÖZLEŞMENİN FESHİ-

MADDE9. İşbu sözleşme;

- Yüklenicinin sözleşme hükümlerine uymaması veya uyamayacağının açıkça anlaşılması
- Yüklenici' nin bu sözleşme ile ve ilgili yasa,tüzük ve yönetmelik hükümleri çerçevesinde doğrudan doğan herhangi bir edimin ademi ifası halinde
- Yüklenicinin iflası,konkordato ilan etmesi ve ödemelerini tatil etmesi,acz durumuna düşmesi,devamlı olarak icra takiplerine maruz kalması
- Sözleşme konusu işin yürütümünde Yüklenici'nin faaliyetlerinin,icrai veya ihmali hareketlerinin Müşteri'nin faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemesi halinde yapılacak yazılı uyarıya rağmen anılan aykırılıklar düzeltilmediği taktirde
- Yüklenicinin herhangi bir nedenle sözleşme konusu işi ikmal edemeyeceğinin tespit olunması halinde
- Sözleşmede ve yasada belirtilen sair hallerde Müşteri sözleşmeyi tek taraflı olarak feshetmekte muhtardır.

Yüklenici de Müşteri'nin işbu sözleşme ile ilgili yasa,tüzük ve yönetmelik hükümleri çerçevesinde doğrudan doğan herhangi bir ediminin ademi ifası halinde,işbu sözleşmeyi tek taraflı olarak feshetmekte muhtardır.

-TEMERRÜT FAİZİ-

MADDE10. Bu sözleşme gereği tarafların birbirlerine yapmaları gereken ödemelerde temerrüde düşülmesi halinde,ödenmesi gereken para borcuna aylık %... oranında temerrüt faizi tahakkuk ettirilir.Bu sözleşmede ecel meşrut olmak kaydıyla ödenmesi öngörülmüş olan ödemeler açısından temerrüt faizi tahakkuku için ayrıca ihtara hacet yoktur.

-UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ-

MADDE11. İşbu sözleşme nedeni ile doğacak uyuşmazlıkların hallinde, ... Mahkemeleri ve İcra Daireleri'nin yetkisi peşinen kabul edilmiştir.Bu madde ile ilgili çıkacak uyuşmazlıkların çözümünde dahi aynı merciler yetkilidir.

-YÜRÜLÜK VE NÜSHALAR-

MADDE12. İşbu sözleşme aşağıda görülen imza tarihi itibari ile yürürlüğe girmek üzere bu madde dahil toplam 12(oniki) madde ve iki nüshadan ibaret olarak tanzim,imza ve teati olunmuştur.

28.01.2004

MÜŞTERİ	YÜKLENİCİ
... Ltd.Şti.	...3PL Ltd.Şti.

EK2. ULUSLARARASI LOJİSTİK HİZMET SATIŞ ANLAŞMASI

CONTRACT

Between "1PL CO." And "3PLCO."

Agreement No:1

İZMİR 28 January 2004

We,the undersigned,Mr.X,the General Director of the "1PL",hereinafter referred to as a"Client" on the one part,andm Ms.W,the Director of 3PL hereinafter to as a "Contractor",on the other part,both together herein collectively referred to as Parties,have drawn up this document to certify their contract to the following:

1.THE SUBJECT OF THE PRESENT CONTRACT

The subject of the present Contract is the storage and stuffing services of Goods.

2.OBLIGATIONS OF THE PARTIES

2.1. Hereby,the Contractor undertakes to carry out the following services:

2.1.1. To confirm and to submit the telegrams-confirmations about the acceptance of railway wagons at the station of Barcelona within 2 (two) working days against the railway company /Client request.

2.1.2. To send to the arrival consignment notice-Arrival Notice –after the arrival of wagons to Barcelona warehouse on daily basis and to give monthly arrival report with fax,stamp and signature.(The form 1 is attached)

2.1.3. To fulfil:

Unloading of railway wagons to the warehouse

Stuffing of the Goods into the containers

To check the quality of packing (bags,pallets) while unloading form the wagons

To perform the counting of the bags while unloading from the wagons

To ensure the safety arrival of the containers to the port

To report the Client any nonconformance in issues mentioned above in time.

2.1.4. To provide the "Ready for Shipments Report" that includes the information of the stuffed containers,which are ready for loading on a vessel.(The form 2 is attached)

2.1.5. To provide shipment confirmation for each shipment after customs clearance,the completion of stuffing and readiness of cargo for loading one-day prior of vessels sailing or cut-off date.

2.1.6. To store the Goods for and on behalf of the Client in the containers upon safety goods storage instruction.Goods should be stuffed properly.Containers should be dry,clean and keeping on well-organized warehouse.

2.1.7. To send to the Client the Monthly Stock Report for the stock at the last day of every month (the form 3 is attached,to be sent by fax stamped and signed),including the unloaded wagons numbers,container numbers,lot numbers and reservation goods with project number.

2.1.8. To take Goods out of the warehouse based on FIFO (First In First Out)

principle.The Form 3 Monthly Stock Report should be submitted monthly according to this principle,showing which wagons has been used in stuffing the Goods into the containers.In the case of the violation of this principle in stuffing reported by the Contractor;the storage charges mentioned in Appendix No.1 will not be paid and thus will not be invoiced to the Client by the Contractor for that Goods,or will be debited from the Contractor by the Client.

2.1.9. To send to the Client the Weekly Stock Report every Wednesday (The Form 4 is attached,to be sent by fax stamped and signed)

2.1.10. To palletize the Goods in quality wooden pallets with the unique wooden beam which connecting the lower upper planks.Agreed pallets size:length – 1200mm,width-1000mm,height-180mm.Every pallet should be covered by polyethylene min 4 time according to the Client requirement.

2.1.11. To send to the Client the Monthly Quality Report for the damaged bags at the last day of every month (The Forn 5 is attached,to be sent by fax stamped and signed).

2.1.12. To send immediately "S.O.S.Reports" by fax,if any problem that may cause delay in the planned shipment occurs.

2.1.13. To send immediately "Short Arrival Wagons Reports"attached with the Inspection Company's Certificate by fax and later via courier,if any wagons may arrive with less quantity than advised by the Client or on the R/W Bill.

2.1.14. All communication should be done in written form in English.

2.1.15. As the core partner,the Contractor is responsible for the organisation and the follow up of all the parties in Russia; such as shipping lines, ports, r/w , forwarding companies,inspection companies,etc,
for the Client.

2.1.16. To use a BARCODE system or CODE systems to stamp/write/mention necessary informations on the bags of the Goods such as;Wagon Nember,R/W Bill Number,Arrival Date,Quantity and Grade as in Barcode Form.(The Form 6 is attached)

2.1.17. The telephones below will be in use for 24 hours for both Parties:

All information given in oral has to be sent in written after the telephone conversation.

2.1.18. To appoint.....as the responsible person for all the communications with the Client.

2.2. Hereby,the Client undertakes the following obligations:

2.2.1. To inform the Contractor about the R/W shipment plan (quantity of wagons)on 20th of every month.

2.2.2. To confirm the quantity of the R/W wagons within maximum 2(two)days after the Railway Bill date.

2.2.3. To give the "Shipment Agreements"/including:loading into containers, shipping line,the person responsible for empty containers to be granted)not less than 5(five) days prior to the vessel's sailing.

2.2.4. The Client will inform the Contractor regarding the shipment possibilities according to the Client's plan before the 20-25 working days of the vessel's ETS.The Client keeps the right of sending shipment and loading instructions to the Contractor in 5(five) working days prior to vessel's sailing.The quantity of those urgent shipment instructions will not exceed the quantity of 15 containers (8 containers palletized).

2.2.5. To send all Bill of Lading Instructions with the shipment agreements together with shipment instructions to the Contractor in order to control more efficiently the third parties (forwarding companies and customs brokers if any)

2.2.6. To appoint Mr.X as the person responsible for the communications with the Contractor.

3. PAYMENT CONDITIONS

3.1. Handling rate of the Goods inaccordance with attached Contract .

4.RESPONSIBILITIES OF THE PARTIES

4.1. The Parties bear responsibility for non-fulfillment or improper fulfillment of their obligation under the present Contract as reimbursement of the losses caused to each other.

4.2. All the information rendered by the Parties to each other according to the present Contract is to be considered confidential.The Parties have to take all the necessary precautions against divulging the information to the third persons and organizations.

5.ARBITRATION

5.1. Any dispute involving the meaning,violation of the provisions of this Contract which cannot be settled by discussion and mutual accord shall be settled in accordance with the rules of conciliation and arbitration of the International Chamber of Commerce,by 3 (three)arbitrators,of whom one shall be appointed by Principle ,one by Distributor,and a third by the two arbitrators so appointed.If either Principle or the Distributor fails to appoint its arbitrator within 1(one) month after the other party shall have appointed its arbitrator and served written notice of such appointment on the other party,or if the two arbitrator so appointment shall be unable to agree upon the appointment of the third arbitrator within 1 (one) month from the

appointment of the second arbitrator,then the missing arbitrator(s) shall be appointment by the President,for the time being,of the International Chamber of Commerce.The arbitration shall be conducted in the English language.The venue of the arbitration shall be Geneva,Switzerland and the arbitrators shall apply the substantive laws of Switzerland (excluding the choice of law rules) .The decision of the arbitrators shall be that made by the majority.The arbitrators shall not have the power to alter,amend,or add to the provisions of this Agreement.The decision of the arbitrators shall be final and binding upon the parties.

5.2. The above said information can be rendered to the third parties only in the case when it is necessary for them to be involved into the business as well as in the volume of knowledge required.

5.3. The language of the legal proceedings is English,the applicable law is Swiss Law.

6.FORCE-MAJEURE

6.1. In case of force-majeure and impossibility of the performance their obligations under the Contract fully or party,i.e.:The spate,fire,earthquake,epidemic,military conflicts,military revolutions,terrorist acts,civil excitements, strike, instructions, calamities, war, as well as Governmental decisions on the territory of business,orders or other administrative intervention on the part of government,or any other decisions,administrative or governmental restrictions rendering influence on performance by the parties of the obligations under the present Agreement,or other circumstances outside of the reasonable control of the parties the terms of performance of these obligations are in proportion removed on time of action of this circumstances,if they considerably influence performance in time of Agreement or that its part,which is subject to performance after approach of force majeure circumstances.

6.2. Both Parties should immediately inform in writing each other on the beginning and ending of force major circumstances,which interfering performance of obligations under the present Agreement.

6.3. In case when in a consequence of force majeure circumstance delay in performance of the obligations under the present contract will make more then thirty days,any of Parties has the right to demand on compensation for eventual losses.

6.4. The party referring to force majeure circumstances is obliged to give for their confirmation the document of a competent state body.

7.QUALITY SURVEY

7.1. Evaluation will be made every 6 months in the face meetings.Both Parties will come together to make a detailed study to evaluate the last 6 months work,will decide any addition/changes to the Contract.This will be done in written as mutual agreement of understanding each time.

7.2. The Contractor shall inform all urgent matters to the Client in time and shall offer,implement problem-solving methods to all cases instead of any excuses.

7.3. As the result of the periodical quality evaluation,the Client has the right to terminate this Contract without any prior notice.

8.OTHER CONDITIONS

8.1. All Appendixes to the present Contract are integral part.

8.2. Communication process is to be in written form for both the Parties.The language of communication is to be English.

8.3. The Client has the right to move to another warehouse in case of non-conformance within this Contract.In case of the termination of this Contract,pre-advise should be given at least 60 days before the termination shall be valid to the other Party.

8.4. In case of the difference between the Russian& English version,the English version of ,the Contract shall be valid.

8.5. The present Contract signed in 2(two) copies in English is authentic.The contract enters in force beginning from the date of signing the contract by both parties and will act up to December 31st,2003,If nono of the Parties declare in written before 2 months about cancelling the Contract it will be prolonged automatically for one year.

8.6. The present Contract may be changed,added as well as cancelled under the agreement of the Parties in written form.All the changes,addendum to the present Contract valid if they are made in written form and signed by the authorized persons via fax and are an integral part to the present Contract.

9.PARTIES' ESSENTIALS

CLIENT:X
CONTRACTOR:Y
ON BEHALF OF THE CLIENT:

Date: 28 January 2004

ÇOKLU TAŞIMACILIKLA İLGİLİ ULUSLARARASI MEVZUAT

ÇOKLU TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN DOĞRUDAN DÜZENLEMELER		ÇOKLU TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN MUHTELİF KONVANSİYONLAR				
KURALLAR	KONVANSİYONLAR	DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI HAKKINDA ULUSLAR ARASI KONVANSİYONLAR	KARAYOLU TAŞIMACILIĞI HAKKINDA ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR	HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI HAKKINDA ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR	DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI HAKKINDA ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR	TAŞIMACILIKLA İLGİLİ DİĞER KONVANSİYONLAR
UNCTAD / ICC Multimodal Taşıma Belgeleri İçin Model Kurallar FIATA - FBL 1992 / BIMCO - Multidoc 1995	Eşyaların Uluslararası Çoklu Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu -1980 Multimodal Cenevre Konvansiyonu-	Konişmentoya Mütealik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Konvansiyon -1924 Brüksel Konvansiyonu/ Lahey Kuralları (Hague Rules)	Eşyaların Karayolundan Uluslarası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi -CMR Konvansiyonu-	Uluslarası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon - Varşova Konvansiyonu-	Uluslar arası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon - COTIF/ 1980 CIM -	Uluslararsı Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi - OTT Konvansiyonu-
		Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmelsi Hakkında 1924 Tarihli Brüksel Konvansiyonunun Tadiline Dair 1968 Brüksel Protokolü - Lahey / visby Kuralları (Hague / Visby Rules)-				
		Denizyolu İle Eşya Taşıma Konvansiyonu -1978 Hamburg Kuralları-				

FBL 093548 TF

NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING
Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).

Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Ocean vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measureme

ÖRNEKTİR

according to the declaration of the consignor

Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness where of the original Multimodal Transport Bills of Lading, all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished, the other(s to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

...ons

...ght Forwarder» means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL and is named on the ... of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier

...chant» means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this FBL, the ...iver and the Owner of the Goods.

...signor» means the person who concludes the multimodal transport contract with the Freight ...arder

...signee» means the person entitled to receive the goods from the Freight Forwarde

...n in charge» means that the goods have been handed over to and accepted for c... the ...ht Forwarder at the place of receipt evidenced in this FBL

...ds» means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of ...port or packaging not supplied by the Freight Forwarder, irrespective of whether such property is to ... is carried on or under deck.

...plicability

...twithstanding the heading «FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)» these conditions shall ...o apply if only one mode of transport is used.

...uance of this FBL

...issuance of this FBL the Freight Forwarder

...undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the entire transport, ... from the place at which the goods are taken in charge (place of receipt evidenced in this FBL) to ... the place of delivery designated in this FBL;

...assumes liability as set out in these conditions.

...bject to the conditions of this FBL the Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omis...ns of his servants or agents acting within the scope of their employment, or any other person of ...ose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this FBL, as if such acts ...d omissions were his own.

...gotiability and title to the goods

...is FBL is issued in a negotiable form unless it is marked «non negotiable». It shall constitute title to ...e goods and the holder, by endorsement of this FBL, shall be entitled to receive or to transfer the ...ods herein mentioned.

...e information in this FBL shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Freight Forwar...r of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as «shipper's ...ight, load and count», «shipper-packed container» or similar expressions, has been made in the ...nted text or superimposed on this FBL. However, proof to the contrary shall not be admissible when ...e FBL has been transferred to the consignee for valuable consideration who in good faith has relied ...d acted thereon.

...ngerous Goods and Indemnity

...e Merchant shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason ...international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any ...se inform the Freight Forwarder in writing of the exact nature of the danger, before goods of a danger...s nature are taken in charge by the Freight Forwarder and indicate to him, if need be, the precautions ...be taken.

...e Merchant fails to provide such information and the Freight Forwarder is unaware of the dangerous ...ture of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to ...a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as ...cumstances may require, without compensation. The Merchant shall indemnify the Freight Forwar...r against all loss, damage, liability, or expense arising out of their being taken in charge, or their car...ge, or of any service incidental thereto.

...e burden of proving that the Freight Forwarder knew the exact nature of the danger constituted by the ...rriage of the said goods shall rest on the Merchant.

...ny goods shall become a danger to life or property, they may in like manner be unloaded or landed at ...y place or destroyed or rendered harmless. If such danger was not caused by the fault and neglect of ...e Freight Forwarder he shall have no liability and the Merchant shall indemnify him against all loss, ...mage, liability and expense arising therefrom.

...scription of Goods and Merchant's Packing and Inspection

...e Consignor shall be deemed to have guaranteed to the Freight Forwarder the accuracy, at the time ...e goods were taken in charge by the Freight Forwarder, of all particulars relating to the general nature ...the goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous ...aracter of the goods, as furnished by him or on his behalf for insertion on the FBL.

...e Consignor shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage and expense resulting ...m any inaccuracy or inadequacy of such particulars.

...e Consignor shall remain liable even if the FBL has been transferred by him.

...e right of the Freight Forwarder to such an indemnity shall in no way limit his liability under this FBL to ...y person other than the Consignor.

...e Freight Forwarder shall not be liable for any loss, damage or expense caused by defective or insuf...ent packing of goods or by inadequate loading or packing within containers or other transport units ...en such loading or packing has been performed by the Merchant or on his behalf by a person other ...n the Freight Forwarder, or by the defect or unsuitability of the containers or other transport units ...pplied by the Merchant, or if supplied by the Freight Forwarder if a defect or unsuitability of the con...ner or other transport unit would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant.

...e Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability and expense so ...used.

...ight Forwarder's Liability

...e responsibility of the Freight Forwarder for the goods under these conditions covers the period ...m the time the Freight Forwarder has taken the goods in his charge to the time of their delivery.

...e Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery if ...e occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in ... charge as defined in Clause 2.1.a, unless the Freight Forwarder proves that no fault or neglect of his ...n, his servants or agents or any other person referred to in Clause 2.2. has caused or contributed to ...ch loss, damage or delay. However, the Freight Forwarder shall only be liable for loss following from ...ay in delivery if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been ...cepted by the Freight Forwarder and stated in this FBL.

...ival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. However, delay in delivery occurs when the ...ods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agree...nt, within the time which would be reasonable to require of a diligent Freight Forwarder, having re...rd to the circumstances of the case.

...e goods have not been delivered within ninety consecutive days following such date of delivery as ...ermined in Clause 6.3., the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods ...lost.

...en the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage ...uld be attributed to one or more causes or events, specified in a – e of the present clause, it shall be ...sumed that it was so caused, always provided, however, that the claimant shall be entitled to prove ...t the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of such causes or ...nts:

- an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge;
- insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers;
- handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;
- inherent vice of the goods;
- strike, lockout, stoppage or restraint of labour.

...fences for carriage by sea or inland waterways

...twithstanding Clauses 6.2., 6.3. and 6.4. the Freight Forwarder shall not be liable for loss, damage or ...ay in delivery with respect to goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or ...ay during such carriage has been caused by:

- act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship,
- fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier, however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the Freight Forwarder can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

...amount Clauses

...ese conditions shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provi...ns of International Conventions or national law applicable to the contract evidenced by this FBL.

...e Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating ...Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924, or in those countries where there are already in ...ce the Hague-Visby Rules contained in the Protocol of Brussels, dated 23rd February 1968, as ...acted in the Country of Shipment, shall apply to all carriage of goods by sea and also to the carriage ...goods by inland waterways, and such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or ...der deck

...e Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America (COGSA) shall apply to the carriage ...goods by sea, whether on deck or under deck, if compulsorily applicable to this FBL or would be ap...cable but for the goods being carried on deck in accordance with a statement on this FBL.

...itation of Freight Forwarder's Liability

...essment of compensation for loss of or damage to the goods shall be made by reference to the ...ue of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time ...en, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

...e value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if ...re is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference ...he normal value of goods of the same name and quality.

6.3. Subject to the provisions of subclauses 6.4. to 6.9. inclusive, the Freight Forwarder shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Consignor and accepted by the Freight Forwarder before the goods have been taken in his charge, or the ad valorem freight rate paid, and such value is stated in the FBL by him, then such declared value shall be the limit.

6.4. Where a container, pallet or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the packages or other shipping units enumerated in the FBL as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

6.5. Notwithstanding the above mentioned provisions, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

6.6. a) When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the Freight Forwarder's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

b) Unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Merchant and inserted in this FBL, and the ad valorem freight rate paid, the liability of the Freight Forwarder under COGSA, where applicable, shall not exceed US$ 500 per package or, in the case of goods not shipped in packages, per customary freight unit.

6.7. If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of twice the freight under the multimodal contract for the multimodal transport under this FBL.

6.8. The aggregate liability of Freight Forwarder shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

6.9. The Freight Forwarder is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the Freight Forwarder done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

9. Applicability to Actions in Tort

These conditions apply to all claims against the Freight Forwarder relating to the performance of the contract evidenced by this FBL, whether the claim be founded in contract or in tort.

10. Liability of Servants and other Persons

10.1. These conditions apply whenever claims relating to the performance of the contract evidenced by this FBL are made against any servant, agent or other person (including any independent contractor) whose services have been used in order to perform the contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Freight Forwarder and of such servants, agents or other persons shall not exceed the limits in clause 8.

10.2. In entering into this contract as evidenced by this FBL, the Freight Forwarder, to the extent of these provisions, does not only act on his own behalf, but also as agent or trustee for such persons, and such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

10.3. However, if it is proved that the loss of or such loss or damage to the goods resulted from a personal act or omission of such a person referred to in Clause 10.1., done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to benefit of limitation of liability provided for in Clause 8.

10.4. The aggregate of the amounts recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in Clauses 2.2. and 10.1. shall not exceed the limits provided for in these conditions.

11. Method and Route of Transportation

Without notice to the Merchant, the Freight Forwarder has the liberty to carry the goods on or under deck and to choose or substitute the means, route and procedure to be followed in the handling, stowage, storage and transportation of the goods.

12. Delivery

12.1. Goods shall be deemed to be delivered when they have been handed over or placed at the disposal of the Consignee or his agent in accordance with this FBL, or when the goods have been handed over to any authority or other party to whom, pursuant to the law or regulation applicable at the place of delivery, the goods must be handed over, or such other place at which the Freight Forwarder is entitled to call upon the Merchant to take delivery.

12.2. The Freight Forwarder shall also be entitled to store the goods at the sole risk of the Merchant, and the Freight Forwarder's liability shall cease, and the cost of such storage shall be paid, upon demand, by the Merchant to the Freight Forwarder.

12.3. If at any time the carriage unter this FBL is or is likely to be affected by any hindrance or risk of any kind (including the condition of the goods) not arising from any fault or neglect of the Freight Forwarder or a person referred to in Clause 2.2. and which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavours the Freight Forwarder may:

abandon the carriage of the goods under this FBL and, where reasonably possible, place the goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place which the Freight Forwarder may deem safe and convenient, whereupon delivery shall be deemed to have been made, and the responsibility of the Freight Forwarder in respect of such goods shall cease

In any event, the Freight Forwarder shall be entitled to full freight under this FBL and the Merchant shall pay any additional costs resulting from the above mentioned circumstances.

13. Freight and Charges

13.1. Freight shall be paid in cash, without any reduction or deferment on account of any claim, counterclaim or set-off, whether prepaid or payable at destination.
Freight shall be considered as earned by the Freight Forwarder at the moment when the goods have been taken in his charge, and not to be returned in any event.

13.2. Freight and all other amounts mentioned in this FBL are to be paid in the currency named in this FBL or, at the Freight Forwarder's option, in the currency of the country of dispatch or destination at the highest rate of exchange for bankers sight bills current for prepaid freight on the day of dispatch and for freight payable at destination on the day when the Merchant is notified on arrival of the goods there or on the date of withdrawal of the delivery order, whichever rate is the higher, or at the option of the Freight Forwarder on the date of this FBL.

13.3. All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant.
Where equipment is supplied by the Freight Forwarder, the Merchant shall pay all demurrage and charges which are not due to a fault or neglect of the Freight Forwarder.

13.4. The Merchant shall reimburse the Freight Forwarder in proportion to the amount of freight for any costs for deviation or delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, warlike operations, epidemics, strikes, government directions or force majeure.

13.5. The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight, measurements or value of the goods but the Freight Forwarder has the liberty to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified. If on such inspection it is found that the declaration is not correct it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figure and the freight charged, or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Freight Forwarder for his inspection costs and losses of freight on other goods notwithstanding any other sum having been stated on this FBL as freight payable.

13.6. Despite the acceptance by the Freight Forwarder of instructions to collect freight, charges or other expenses from any other person in respect of the transport under this FBL, the Merchant shall remain responsible for such monies on receipt of evidence of demand and the absence of payment for whatever reason.

14. Lien

The Freight Forwarder shall have a lien on the goods and any documents relating thereto for any amount due at any time to the Freight Forwarder from the Merchant including storage fees and the cost of recovering same, and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.

15. General Average

The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.

16. Notice

16.1. Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the Freight Forwarder when the goods are delivered to the consignee in accordance with clause 12, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the goods as described in this FBL.

16.2. Where the loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within 6 consecutive days after the day when the goods were delivered to the consignee in accordance with clause 12.

17. Time bar

The Freight Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these conditions unless suit is brought within 9 months after the delivery of the goods, or the date when the goods should have been delivered, or the date when in accordance with clause 6.4. failure to deliver the goods would give the consignee the right to treat the goods as lost.

18. Partial Invalidity

If any clause or a part thereof is held to be invalid, the validity of this FBL and the remaining clauses or a part thereof shall not be affected.

19. Jurisdiction and applicable law

Actions against the Freight Forwarder may be instituted only in the place where the Freight Forwarder has his place of business as stated on the reverse of this FBL and shall be decided according to the law of the country in which that place of business is situated

...ICC logo denotes that this document has been deemed by the ICC to be in conformity with the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. The ICC logo does not imply ICC endorsement of the document nor does it in any way make the ICC party to any possible legal action resulting from the use of this document.