

**Dokuz Eylül Üniversitesi  
Denizcilik Fakültesi Dergisi  
Sayı:2 Cilt:1 2010**

**TÜRK DENİZ HUKUKUNDA ÇOKLU TAŞIMACILIĞIN YERİ;  
ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER İLE KARŞILAŞTIRMALI BİR  
İNCELEME**

**Nil KULA DEĞİRMENCİ<sup>1</sup>**

**ÖZET**

Uluslar arası ticaretin ve lojistik sistemlerinin son derece hızla geliştiği ve küreselleşmenin sınır tanımadığı günümüz ticaret hayatında kullanılan ulaştırma sistemlerinde zamanın etkin bir şekilde değerlendirilmesi ve maliyetlerin azaltılması son derece önem taşımaktadır. Uluslar arası mevzuatta “Çoklu Taşımacılık”, Türk hukukunda ise yakın zamanda kabul edilmesi ve yürürlüğe girmesi beklenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 902. madde hükmü uyarınca “Değişik Tür Araç ile Taşıma” olarak isimlendirilen taşıma türü ile taşıma ilişkisi taraflarının zamanı etkin bir şekilde kullandığı ve maliyetlerin olabildiğince azaltıldığı bir model yaratılmıştır. “Çoklu Taşımacılık” ya da Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın deyişi ile “Değişik Tür Araç ile Taşıma” kavramları ile en basit zeminde anlatılmak istenen “bir taşıma ilişkisinde en az iki adet farklı taşıma türü kullanılması”dır. Birden fazla taşıma türünün aynı taşımada kullanılması ile de ortaya çıkması muhtemel uyumsuzluklarda uygulanacak hukuk kuralları tespiti özellikle taşıyan açısından çok büyük önem taşımaktadır.

Makalede bu denli büyük önem taşıyan hukuk kurallarının ulusal ve uluslar arası mevzuattaki yeri özellikle taşıyanın sorumluluğu açısından tespit edilecektir. Hâlihazırda yasalaşmamış ne var ki ulusal hukukta çoklu taşımacılığa ilişkin elimizdeki “tek” yasal çalışma olma niteliğini haiz Türk Ticaret Kanunu Tasarısı hükümleri, çoklu taşımacılığa ilişkin uluslar arası sözleşme hükümleri ile mukayese edilecek ve henüz kabul edilmemiş tasarıda yer alan düzenlemelerin uygulanabilirliği ve yerindeliği tartışılacaktır.

---

<sup>1</sup> Avukat, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Doktora Programı [nilkula@hotmail.com](mailto:nilkula@hotmail.com)

**Anahtar Kelimeler:** Çoklu Taşımacılık, Maliyetlerin Azaltılması, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı.

**THE PLACE OF MULTI MODAL TRANSPORT IN THE TURKISH  
MARITIME LAW; A COMPARATIVE ANALYSIS WITH THE  
INTERNATIONAL AGREEMENTS**

**ABSTRACT**

Cost minimalization and efficient evaluation of time carry a big importance in the transportation systems which are used in the current trade life where the international trade and logistics systems are extremely fast improved and globalization is unbounded.

There has been created a new model under the names of “Multi Modal Transportation” in international law and “Transportation with Different Modes of Vehicles” in Turkish law -902. article of Draft Turkish Commercial Code which in the near future is expected to be accepted and effective- where the transportation parties evaluate the time efficiently and costs are considerably minimalized.

With the expressions of “Multi Modal Transport” or “Transportation with Different Modes of Vehicles” according to Draft Turkish Commercial Code, it is basically aimed to be explained “the use of at least two different modes in a transportation system”. The determination of the legal rules in the probable disputes that may arise from the use of at least two different modes in a transportation system carries a big importance especially for the carrier .

The international and national place of the legal rules which carry such a big importance will be determined especially from the view of the carrier’s responsibility in the article. The articles of the Draft Turkish Commercial Code which is not effected however is the “only” national legal instrument on the multi modal transport system, will be compared with the articles of international agreements and the enforceability and fitness of those articles will be discussed.

**Keywords:** Multi Modal Transport, Cost Minimalization, Draft Turkish Commercial Code.

**1. GİRİŞ**

1960 yılında Amerikan Sealand Co. Ltd. ile başlayan konteyner ulaştırması 2008 yılı içerisinde 17,3 milyon DWT’ ye ulaşmıştır (UNCTAD,

Review of Maritime Transport, 2009: 109). Konteyner ulaştırmasında bu gittikçe artan yükselişin teknolojik gelişmeler ile birlikte gelecekte de devam etmesi ve bu durumun modern ulaştırma uygulamalarını etkilemesi öngörülmektedir (UNCTAD, Multimodal Transport: The Feasibility of An International Legal Instrument, 2003: 4). Ne var ki 2008 yılı sonlarına doğru dünya ekonomik krizinde görülen artış liman hacimlerini ve buna bağlı olarak limanlardan elde edilen gelirleri de etkilemiştir. Dünya ekonomik krizinin de etkisi ile ulaştırma sektörünün önde gelen ve geliri yüksek olan işletmelerin dahi gelirlerinde azalma görülmüş, orta büyüklükte işletmelerin ise stok pazarlarının azalması ile sorunlarla karşı karşıya kaldığı tespit edilmiştir (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009: 110).

Dünya ekonomik krizinin bu denli çarpıcı boyutlara ulaştığı ve ulaştırma sektörünü derinden etkilediği günümüz ticaret hayatında sektördeki ulus ve işletmelerin olumsuz etkilenmemesi için bir takım tedbirler alınması ve bu tedbirlerin etkili bir şekilde uygulamaya konulması gerekmektedir. Bu tedbirlerden belki de en önemlisi ve akla ilk geleni ulaştırma masraflarının azaltılmasıdır. Ulaştırma masraflarının da içerisinde bulunduğu ekonomik engeller hukuki, fiziki, teknolojik ve tahdidi engeller ile birlikte ulaştırma sektörünün karşı karşıya kaldığı en önemli beş engel olarak sınıflandırılabilir (ISHIGURO ve INAMURA, 2005: 339). Bu engellerin olabildiğince ortadan kaldırılmasını sağlayıcı çalışmalar yapılmalıdır.

Ulaştırma sektörü uluslardan işletmelere, işletmelerden ürünlere, ürünlerden tüketiciye ulaşan çok geniş bir yelpazeyi barındırmaktadır. Ulaştırma masrafları işletmelerin olduğu kadar ürünlerinin de uluslar arası alanda rekabet edebilirliğini etkilemektedir (BANOMYONG ve BERESFORD, 2001: 664). Ulaştırma masraflarının ulusların rekabet edebilirliği ile de ters orantılı olarak yükseldiği gözlemlenmektedir (UNCTAD, Report of The Expert Meeting On The Development of Multimodal Transport And Logistics Services, 2003: 2). Gelişmekte olan ülkelerin ulaştırma masrafları gelişmiş ülkelerde yapılan ulaştırma masrafları ile karşılaştırıldığı zaman gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelere göre yaklaşık iki kat daha fazla ulaştırma masrafları yaptığı tespit edilmiştir. Özellikle kara ulaştırma masrafları fazlasıyla yüksek olmakta ve koridorlar arası değişiklik göstermektedir.

Bir ulusun ulaştırma masraflarının azaltılması o ulusun *gelişme sürecine ve kalkınmasına* da önemli katkılar sağlayacaktır. Masrafların azaltılması kısa vadede işletmeler bazında gerçekleştirilebileceği gibi uzun vadede ise uluslar içi ve uluslar arası düzeyde yapılacak çalışmalar ile mümkün olabilmektedir. Örneğin Güney Amerika'da konteyner yüklerinin

ulaştırma masraflarının %1 oranında azaltılması ile bölgeye 250 milyon USD' den fazla katkı sağlanması beklenmektedir (UNCTAD, Report of The Expert Meeting On The Development of Multimodal Transport And Logistics Services, 2003: 3).

Zamanın etkili kullanılması da günümüz küresel ticaret hayatı açısından yadsınamaz bir önem taşımaktadır. Birçok ulaştırma kullanıcısı için teslimatta gecikme etkili tedarik zinciri yönetimi ile bağlantılı olarak yükselen önemi haiz olmaktadır (UNCTAD, Multimodal Transport: The Feasibility of An International Legal Instrument, 2003: 4). Dolayısı ile zamanın etkili kullanımı sağlayacak ve gecikmeleri en aza indirecek bir sistem ulaştırma ilişkisi taraflarının tercih edeceği bir sistem olacaktır. Bunun yanı sıra *zamanın etkili kullanımı* ile masrafların azaltılması doğru orantılı bir ilişki içerisindedir. Bir işlem için yapılacak maliyet o işlem için harcanacak zaman ile doğru orantılı olarak artar ya da azalır. Dolayısı ile ulaştırma faaliyetlerinde zamanın doğru ve yerinde kullanımı, o ulaştırma faaliyetleri maliyetlerini de azaltacaktır.

İşte bu noktada gelişmekte olan ülkelerin küreselleşen ekonomide yer alma çabası ortaya çıkmakta ve çoklu taşımacılık ve lojistik sistemlerinin önemi devreye girmektedir (UNCTAD, Development of Multimodal Transport And Logistics Services , 2003: 4). Çoklu taşımacılık ve lojistik sistemleri ulaştırma masraflarının azaltılması ile zamanın etkili kullanımında ve buna bağlı olarak gelişmekte olan ülkelerde bulunan işletmelerin rekabet edebilirliğinin artırılmasında ve kalkınmasında çok güçlü bir araç olarak yer almaktadır.

Çoklu taşımacılık sisteminin bu denli önem taşıdığı günümüz ticaret hayatında bu sistemin etkili bir şekilde düzenlenmesi ve denetlenmesi gerekmektedir (UNCTAD, Implementation of Multimodal Transport Rules , 2001: 6). Bölünmüş, karışık ve öngörülemeyen bir hukuki çerçeve uluslar arası ticaret hayatında küçük ve orta çaplı işletmeler için belirsizlik yaratır, maliyetleri artırır ve bu durum tarafların pazara girişlerini ve katılımlarını zorlaştırmaktadır (UNCTAD, Multimodal Transport: The Feasibility of An International Legal Instrument, 2003: 10). Bu zorluk sadece gönderen veya alıcı işletmeler için değil aynı zamanda taşıma işlemini gerçekleştiren taşıyan için de geçerlidir zira birden çok taşıma modunu ihtiva eden bir taşıma ilişkisinde taşıyanın birbirinden farklı hukuki rejimlere aynı anda tabi olması sorumluluk ve sınırların belirlenmesinde zorluklar ortaya çıkarmaktadır (KINDRED ve BROOKS, 1994: 7). Bu nedenledir ki çoklu taşımacılık sisteminin etkili bir şekilde işletilebilmesi ve geliştirilebilmesi

için bu konuda hatları belirli ve yeknesak bir hukuki bir çerçeve olması zaruridir.

## **2. ÇOKLU TAŞIMACILIK KAVRAMI**

Konteyner ulaştırmasının yukarıda açıklandığı gibi günümüzde gelmiş olduğu nokta teknolojik gelişmeler ile birlikte yükün değişik taşıma modları ile taşınması sistemini geliştirmiş ve çoklu taşımacılık ihtiyacı bu şekilde ortaya çıkmıştır (UNCTAD, Multimodal Transport: The Feasibility of An International Legal Instrument, 2003: 4).

Çoklu Taşımacılık kavramını açıklamadan önce “Taşımacılık” kavramının ne olduğunu açıklamak gerekmektedir. “Taşımacılık” kişiler ve malların, talep ve tedarik merkezleri arasındaki mekânsal ve ekonomik boşluğu dengelemek amacı ile, taşınmasını amaçlayan teknolojik ve örgütsel bir sistemdir (SANDERS, 1990: 37).

Taşıma modları ise yükün bir yerden diğerine taşınmasını sağlayan yollardır. En çok tercih edilen beş taşıma modu; kara yolu, demir yolu, deniz yolu, iç su yolu ve hava yolu taşımasıdır.

“Çoklu taşımacılık” kavramını ise tanımlamak zor değildir. En basit ifade ile bir taşıma ilişkisinde birden çok taşıma modunun kullanılması olarak tanımlanabilir.

Hâlihazırda yürürlüğe girmemiş 1980 tarihli “Malların Uluslar arası Çoklu Taşımacılığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) 1/1. maddesi “Uluslar arası Çoklu Taşımacılık” kavramını; “Çoklu taşıma operatörü tarafından başka bir ülkeye teslim edilmek amacı ile çoklu taşımacılık sözleşmesine dayanılarak teslim alınan bir yükün en az iki farklı taşıma modu ile taşınması” olarak açıklamaktadır.

## **3. ÇOKLU TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN HUKUKİ ÇERÇEVESİ**

Çalışmanın bu bölümünde çoklu taşımacılık sistemi uluslar arası, bölgesel ve ulusal (Türkiye incelemesi) boyutları ile incelenecektir.

### **A. Uluslar arası Boyut**

Uluslar arası düzeyde çoklu taşımacılıktan kaynaklanan sorumluluğa ilişkin uygulanabilecek yeknesak bir hukuki rejim bulunmamaktadır.

Konuya ilişkin ilk çalışma Özel Hukukun Birleştirilmesine İlişkin Uluslar arası Komite (International Institute for The Unification of Private Law-UNIDROIT) tarafından 1930lu yıllarda yapılmıştır. UNIDROIT' in de içerisinde bulunduğu çalışma 1963 yılında “Yüklerin Uluslar arası Kombine Taşınmasına İlişkin Taslak Konvansiyon” (Draft Convention on The International Combined Transport of Goods) ile Komite Yönetim Kurulu tarafından kabul edilmiştir (UNCTAD, Implementation of Multimodal Transport Rules , 2001: 9). Bu çalışmayı Uluslar arası Denizcilik Komitesi' nin (Comite Maritime International –CMI) “Kombine Taşımacılığa İlişkin Taslak Konvansiyon – Tokyo Kuralları 1969” (Draft Convention on Combined Transport – Tokyo Rules 1969) izlemiştir. UNIDROIT ve CMI tarafından hazırlanan bu taslak konvansiyonlar 1970 yılında “Roma Taslağı” (Rome Draft) olarak adlandırılan tek bir düzenlemede birleştirilmiştir. Bu taslak ise Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Dâhili Ulaştırma Komitesi (Inland Transport Committee of the UN Economic Commission for Europe – UN/ECE) ve Devletlerarası Danışma Örgütü (Intergovernmental Consultative Organization – IMCO) tarafından “TCM Taslağı” adı altında 1971 yılında geliştirilmiştir. TCM Taslağı taslak olmaktan öteye gidememiştir, ne var ki BIMCO ve ICC konşimentoları hususi şartlarını etkilemiştir.

1972 tarihli UN/IMCO Konteyner Konferansı ile gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaçlarının gözetilmesi ve ekonomik gelişmelerin göz önüne alınması neticesinde TCM Taslağı, Devletlerarası Hazırlık Grubu (Intergovernmental Preparatory Group – IPG) ve Ticaret ve Geliştirme Kurulu (Trade and Development Board) tarafından geliştirilerek 1980 tarihli “Malların Uluslar arası Çoklu Taşımacılığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” hazırlanmıştır (UNCTAD, The Economic and Commercial Implications of Entry Into Force of the Hamburg Rules and Multimodal Transport Convention, 1991: 40). Ne var ki “Malların Uluslar arası Çoklu Taşımacılığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” yürürlüğe girmesi için gerekli imza yetersayısına ulaşamaması nedeni ile henüz yürürlüğe girmemiştir.

1980 tarihli Malların Uluslar arası Çoklu Taşımacılığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin yürürlüğe girebilmek için yukarıda belirtildiği üzere yeterli sayıda kabul görmemesinin en temel nedenleri; taraf devletlerin özellikle yükleten/alıcıların konuya ilişkin eksik bilgilendirilmiş olmaları, sözleşmenin sağlayacağı yararların belirsizliği (UNCTAD, Report Of The Expert Meeting on The Development of Multimodal Transport And Logistics Services, 2003: 9) yürürlüğe girme şartı olarak aranan yetersayının çokluğu (30), denizcilik ulaştırmasının menfaatlerine ilişkin lobi

faaliyetlerinin yetersizliği ve bu sözleşmenin Hamburg Kuralları ile çok yakın olması gösterilmektedir (UNCTAD Report; Multimodal Transport: The Feasibility of An International Legal Instrument, 2003: 12). 1980 tarihli Malların Uluslar arası Çoklu Taşımacılığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi her ne kadar yürürlüğe girmemiş olsa bile hükümlerinin, birçok ülkede/bölgede kabul edilen düzenlemeleri etkilemiş olduğu da yadsınamaz bir gerçektir (UNCTAD, Implementation of Multimodal Transport Rules, 2001: 10).

Çoklu taşımacılık sistemine özgü olarak düzenlenmeyen ne var ki deniz taşımacılığına ilişkin içerdiği hükümler ve düzenleme yokluğu nedeni ile çoklu taşımacılık sisteminin deniz yolu ayağına ilişkin hukuki ihtilaflarda uygulama olanağı bulan üç temel sözleşme mevcuttur. Bunlar; 1924 tarihli “Hague Kuralları”, 1968 tarihli “Hague-Visby Kuralları” ve bu kuralların modern halefi (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009: 124) olarak adlandırılan ne var ki geniş bir katılıma ulaşamayan 1978 tarihli “Malların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea) ya da yerleşmiş ifadesi ile Hamburg Kuralları’dır. Hamburg Kuralları bugün 34 ülkede (Arnavutluk, Avusturya, Barbodos, Botsvana, Burkina Faso, Burundi, Kamerun, Şile, Çek Cumhuriyeti, Dominik Cumhuriyeti, Mısır, Gambia, Georgia, Gine, Macaristan, Kırgızistan, Ürdün, Kenya, Libya, Zambiya, Tanzania, Uganda, Tunus, Suriye, Sierra Leone, Senegal, Saint Vincent, Romanya, Paraguay, Nijerya, Fas, Malavi, Lesoto ve Liberya) uygulanmaktadır ki bunlardan hiçbir tanesi büyük denizci ülkeler değildir.

1992 yılında yürürlüğe giren “Çoklu Taşımacılık Belgelerine İlişkin UNCTAD / ICC Kuralları” (International Chamber of Commerce Rules for Multi Modal Transport Documents) ise sistemin esasına yönelik hükümler içermekten çok sözleşmesel hükümler içermekte ve 13. maddesi uyarınca uluslar arası veya ulusal emredici hükümlere öncelik vermektedir. Kurallar, hukuken zorlayıcı etkileri bulunmamakla birlikte, bir sözleşmede kendilerine atfedilmekle -“çoklu taşıma operatörü”nün (ICC Kuralları 2.2. maddesi uyarınca “çoklu taşıma sözleşmesini uygulayan ve uygulamada taşıyan olarak sorumluluğu haiz olan kimse” olarak tanımlanmıştır.) sorumluluklarını ya da yükümlülüklerini arttırmadıkça- o sözleşmeden kaynaklanan tüm sözleşmesel ihtilaflara uygulanabilme özelliğini kazanmaktadır (UNCTAD, Implementation of Multimodal Transport Rules, 2001: 13).

ICC Kuralları yukarıda açıklandığı üzere hukuken zorlayıcı bir etkisi bulunmasa ve dar kapsamlı olarak uygulansa da günümüzde yürürlükte olan çoklu taşımacılığa ilişkin tek düzenleme olduğundan önem taşımaktadır.

Özellikle 2010 yılının sonlarına doğru yürürlüğe girecek olan ve aşağıda incelenen Rotterdam Kuralları'ndan taşıyanın sorumluluğu noktasında çarpıcı bir şekilde ayrılmaktadır. Rotterdam Kurallarının çoklu taşıyanın sorumluluğunu ne denli arttırıcı düzenlemeler getirdiği ICC Kurallarının konuya ilişkin düzenlemeleri incelenmekle daha kolay anlaşılacaktır. Şöyle ki;

ICC Kuralları 4.2. maddesi “*Taşıyanın Sorumluluğu*”nu yükleri teslim aldığı andan teslim edinceye kadarki zaman dilimi ile sınırlı tutmuştur. ICC Kuralları 5.1. maddesi hükmü bu sorumluluğu taşıyana *kurtuluş kanıtı* getirme hakkı tanıyarak sınırlandırmıştır. Bu madde ile taşıyanın bu Kurallar uyarınca kendisinin, çalışanlarının, acentelerinin ya da sözleşme ile kendi adına çalışanlarının kusursuzluğunu kanıtlamadıkça yüklerde oluşan hasardan ya da teslimatta gecikmeden sorumlu olduğunu belirtmektedir.

ICC Kuralları 5.4. maddesi ile “*Taşıyanın Sorumluluk Muafiyeti*” düzenlenmiş ve bu kural uyarınca taşıyanın; seyir esnasında ya da geminin idaresine ilişkin kaptanın, donatanın, çalışanlarının kusurundan ya da hatasından kaynaklanan eylemler sonucu ya da kendi hatasından kaynaklanmayan yangın nedeni ile ortaya çıkan zararlardan sorumlu olmayacağı belirtilmiştir. Bir kaybın ya da hasarın geminin denize elverişsizliği nedeni ile ortaya çıkması durumunda ise taşıyanın denize elverişsizliği kanıtlanması gerekmektedir.

Yine ICC Kuralları 6.1. maddesi taşıyanın “*Parça Başı Sorumluluğu*”nu parça başına 667.67 SDR veya kilo başına 2 SDR olarak belirlemiştir. “*Dava Zamanasımı*” süresi ise ICC Kuralları 10. maddesi uyarınca 9 ay ile sınırlandırılmıştır. Dolayısı ile yükün teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 9 ay sonunda taşıyan aleyhine herhangi bir yargı yoluna gidilemeyecektir. Bu sürenin Hague- Visby Kuralları uyarınca 1 yıla çıkarıldığı Rotterdam Kuralları uyarınca ise 2 yıla ulaştığı görülmektedir.

Uzun soluklu bir süreç sonunda Birleşmiş Milletler Uluslar arası Ticaret Hukuku Komisyonu (United Nations Commission on International Commercial Law - UNCITRAL) tarafından hazırlanan ve 11 Aralık 2008 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda kabul edilen kısaca Rotterdam Kuralları olarak da adlandırılan “Malların Tamamen ya da Kısmen Deniz Yolu ile Uluslar arası Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere ilişkin Konvansiyon” ise 23 Eylül 2009’da üye devletlerin imzasına açılmış, 28 Ekim 2009 tarihinde ise yürürlüğe girebilmesi için öngörülen 20 imzalık



(Kongo, Danimarka, Fransa, Gabon, Gana, Yunanistan, Gine, Hollanda, Nijerya, Norveç, Polonya, Senegal, İspanya, İsviçre, Togo, ABD, Madagaskar, Ermenistan, Mali ve Kamerun).yetersayıya ulaşmıştır. Konvansiyonun 94/1. maddesi uyarınca konvansiyonun yürürlüğe girebilmesi için imza yetersayısına ulaşıldığı tarihten itibaren 1 yıl geçmesi gerekmektedir. Dolayısı ile Rotterdam Kuralları 28 Ekim 2010 tarihi itibari ile yürürlüğe girecektir.

Rotterdam Kuralları'nın son yıllarda gelişen konteyner taşımacılığına ve elektronik veri transferi gibi teknik konulara tam bir açıklık getirememeleri nedeni ile revize edilmesi gereken Hague, Hague Visby ve Hamburg Kuralları'nın yerine geçmesi hedeflenmektedir. Kaldı ki Rotterdam Kuralları 89. maddesi uyarınca kuralların yürürlüğe girmesi ile taraf devletler için bu üç konvansiyonun yerine geçeceği açıkça hükmedilmiştir. Oldukça teknik terimlere yer veren Rotterdam Kuralları "kısmen" deniz yolu ile taşınan yüklerde tarafların sorumluluklarına ilişkin düzenlemeler getirmesi ve bu nedenle çoklu taşımacılığa ilişkin yürürlüğe girecek *etkili* "ilk" düzenleme olması ile de çoklu taşımacılık sistemi açısından kritik bir önem taşımaktadır. Özellikle şu noktalarda Rotterdam Kuralları seleflerinden oldukça farklıdır;

Hague, Hague-Visby ve Hamburg Kuralları'nın aksine Rotterdam Kuralları, deniz taşımacılığına ilave olarak bir başka taşıma şeklini içeren (kara veya havayolu) ve belirli bir navlun miktarı karşısında yükün taşınmasını konu alan "*Tüm Taşıma Sözleşmelerini*" kapsamaktadır.

Rotterdam Kuralları öncelikle "*Uygulama Alanı*" açısından farklılık göstermektedir. Rotterdam Kuralları 5. maddesi uyarınca bu kurallar; taşıma sözleşmesinde yer alan yükün taşıyıcıya ve alıcıya teslim noktaları ile yükleme veya boşlatma limanlarının kurallara taraf olan ülkelerden birinde olması durumunda uygulanacaktır. Rotterdam Kuralları bu noktada en çok Hague Kuralları'na göre farklılık göstermektedir zira Hague Kuralları 10. maddesi uyarınca bu kurallar ancak konşimentonun düzenlediği ülkenin kurallara taraf olması durumunda uygulanabilmektedir. İkinci temel farklılık da işte tam olarak bu noktada doğmaktadır, Rotterdam Kuralları uyarınca artık "*Konşimento*" olarak tanımlanacak bir belge bulunmamaktadır. Rotterdam Kuralları 1/14 uyarınca "Transport Document"(Taşıma Belgesi) artık çoklu taşımada kullanılan belgelerin yeni ismi olarak uygulamaya sunulmaktadır.

"*Taşıyanın Sorumluluğu*" açısından da Rotterdam Kuralları'nın getirdiği yenilikler önemlidir. Taşıyanın yük ile ilgili sorumluluğu; ICC Kuralları 4.2. madde, Hague Kuralları ve Hague-Visby Kuralları 3. madde

ve Hamburg Kuralları 4. madde uyarınca “yükleme limanında başlayıp boşaltma limanında sona ererken” Rotterdam Kuralları 12. maddesi ile birlikte, “yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadarki süreç” ile yani terminalde yükü depolamaktan nakliye hizmetlerine kadar tüm süreçten sorumlu tutulmaktadır. Bu sorumluluk düzenlemesi de Rotterdam Kuralları’nın çoklu taşımacılık sistemini benimsemesi nedeniyle artış göstermiştir.

Rotterdam Kuralları 17/1 uyarınca taşıyan; yükün kaybı, hasarlanması ve gecikmesinden sorumludur. Rotterdam Kuralları 17/2 ve 17/3. maddesi çerçevesinde tanımlanmış olan ve “*Taşıyanın Sorumluluk Muafiyeti*” olarak sayılabilecek durumlar da sıralanmıştır. Önceki kurallar incelendiğinde bu konuda en kapsamlı muafiyet kalemlerinin, liste halinde Hague ve Hague Visby Kuralları’nda ele alındığı görülmektedir. Bunlara göre; malın gecikmesi, hasarlanması veya kaybı; “kaptan, pilot veya gemi adamının veya taşıyana hizmet edenlerin gerçekleştirdiği seyir hatasından veya işletme hatasından” kaynaklanıyorsa taşıyanın herhangi bir sorumluluğu yoktur. Ne var ki Rotterdam Kuralları bu maddeyi de, bu maddeye sığınarak taşıyanın sorumluluktan muaf olması ihtimalini de ortadan kaldırmıştır.

Rotterdam Kuralları, “*Taşıtanın Sorumlulukları*”nı da 30.- 34. maddeleri ile geniş bir şekilde ele almıştır. Bu sayede taşıtanın malın teslimine ilişkin standartlar ortaya konmuştur. Ayrıca taşıtanın yük hakkında taşıyana doğru bilgiyi sağlaması yükümlülüğü 28. madde hükmü ile net bir şekilde ifade edilmiştir.

Rotterdam Kuralları kapsamında taşıyanın menfaatine olan az sayıda hükümden biri de “*Hasar Bildirim Zaman Aşımı*”na ilişkin 23. madde hükmüdür. Bu hükme göre malın alıcıya teslimini müteakiben veya hasarın gözle görülür olması durumunda teslimi müteakiben 7 çalışma günü içerisinde bildirimde bulunulmalıdır. Geç teslimat hasarlarında ise, malın teslimini müteakiben 21 gün içerisinde bildirimde bulunulması gerekmektedir. Ne var ki; Hamburg Kuralları hasar bildirimlerinin malın alıcıya tesliminin ertesi günü veya hasarın gözle görülür olması durumunda teslimi müteakiben 15 çalışma günü içerisinde yapılması gerektiğini belirtmektedir. Geç teslimat hasarlarında ise bildirim malın teslimini müteakiben 60 gün içerisinde yapılması düzenlenmektedir.

“*Dava zamanaşımı*” süresi de Rotterdam Kuralları ile arttırılmıştır. Rotterdam Kuralları 62. maddesinde işbu kuralların ihlaline ilişkin davaların taşıyanın malları teslim ettiği/etmesi gereken tarihten itibaren 2 yıl

içerisinde açılması gereğine hükmedilmiştir. Yukarıda belirtildiği gibi ICC Kuralları bu süreyi 9 ay, Hague – Visby Kuralları 3/6. maddesi ise bu süreyi 1 yıl olarak belirlemiştir. Bu hükmün de selefleri ile kıyaslandığında taşıyan aleyhine düzenlenmiş olduğunu açıklar.

Rotterdam Kuralları taşıyanın “*Parça Başına Olan Sorumluluğu*”nu ise 59. maddesinde hasarlanmış veya kaybolmuş yüklerde parça başına 875 SDR veya kilo başına 3 SDR olarak belirlenmiştir. Geç teslimat hasarlarında ise, navlun bedelinin 2,5 katı olarak belirlenmiştir. Hamburg Kuralları’na göre ise parça başına 835 SDR veya kilo başına 2,5 SDR olarak belirlemiş idi. Rotterdam Kuralları çerçevesinde taşıyanın parça başına sorumluluk limitlerinde de artış olduğu görülmektedir.

Rotterdam Kurallarına ilişkin dikkat çekilmesi gereken son ve en önemli nokta ise 82. madde hükmüdür. Bu madde uyarınca Rotterdam Kuralları, yürürlüğe girdiği tarih itibari ile yürürlükte olan ve taşıyanın yüke ilişkin hasar ve kayıp sorumluluğunu düzenleyen hava yolu, kara yolu, demir yolu ve iç su yollarına ilişkin konvansiyonlarının uygulanmasını engellemeyecektir. Dolayısı ile Rotterdam Kurallarının bir çoklu taşıma ilişkisinde uygulanabilmesi taşımanın; *karayolu* ayağına 1956 tarihli Eşyaların Karayolundan Uluslar Arası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road – CMR), *demir yolu* ayağına 1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (Uniform Rules Concerning The Contract For The International Carriage of Goods by Rail – CIM ve Appendix B to The Convention Concerning International Carriage By Rail - COTIF), *hava yolu* ayağına 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu (Convention For The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air), 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu (Convention Supplementary To The Warsaw Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air Performed By A Person Other Than The Contracting Carrier), 1971 tarihli Guatemala City Protokolü (Protocol To Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air), 1975 tarihli Montreal Protokolü (The Montreal Protocol No.4 To Amend The Convention For The Unification of Certain Rules Relating To International Carriage By Air Signed At Warsaw), 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu (Convention For The Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) ve *iç su yolları* ayağında 2000 tarihli Budapeşte Konvansiyonu (the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways-CMNI) uygulanmasını engellemeyecektir. Buna ilave olarak ilgili ülkede şayet içdeniz, kara ve tren yolu taşımasını kapsamına alan ve

yürürlükte olan bir konvansiyon yoksa Rotterdam Kuralları taşıma sürecinin bu adımlarını da kapsamına almaktadır.

Yukarıda açıklandığı üzere çoklu taşımacılık sisteminin hukuki çerçevesinin oluşturulmasında âdeta bir mihenk taşı olma özelliğini haiz olacak Rotterdam Kuralları' nın selefleri ile kıyaslandığında özellikle taşıyan aleyhine getirdiği düzenlemelerin yürürlüğe girmesi ile yoğun tartışmalara yol açacağı şüphesizdir. Bunun yanında 82. madde hükmü ile bir çoklu taşıma ilişkisinin kara yolu, hava yolu ve tren yolu ayaklarına bu taşımalara ilişkin kabul edilen düzenlemelerin uygulanabilmesi halinde Rotterdam Kurallarının uygulanamayacağını belirtilmiş olması, çoklu taşımacılığa ilişkin duyulan uluslar arası yeknesak düzenleme ihtiyacını karşılayamamakta ve amaçlananın aksine koşulları gerçekleşmesi durumunda bir taşıma ilişkisine birden fazla düzenlemenin uygulanmasını engelleyememektedir.

## **B. Bölgesel Boyut**

Uluslar arası alanda çoklu taşımacılık sistemine ilişkin hukuki rejim eksikliği devletlerin ulusal ya da bölgesel ölçekli bir takım çözümler üretmelerine yol açmıştır. Bölgesel düzenlemelerin en önemli örnekleri Latin Amerika ülkeleri tarafından yapılmıştır. Latin Amerika'da çoklu taşımacılığa ilişkin ALADI (Arjantin, Bolivya, Brezilya, Kolombiya, Şili, Ekvador, Paraguay, Peru, Uruguay ve Venezuela ülkelerinden oluşan ALADI, Kasım 1996'da Uluslar arası Çoklu Taşımacılığa İlişkin Sözleşme tarafı olmuştur. Ne var ki Sözleşme' nin 46. maddesi uyarınca yürürlüğe girme şartı 6 taraf devlet imzası olarak belirlenmiş iken şu tarihe kadar Bolivya, Peru ve Venezuela olmak üzere sadece üç taraf devletin Sözleşme'yi imzalamış olması nedeni ile Sözleşme yürürlükte değildir.), MERCOSUR (Arjantin, Brezilya, Uruguay ve Paraguay ülkelerinden oluşan MERCOSUR, 27 Nisan 1995 tarihli Malların Çoklu Taşınmasına İlişkin Kısmi Sözleşme'yi imzalayarak üye devletlerde çoklu taşımacılığa ilişkin sisteme yardımcı olmak amacını taşımaktadır.) ve ANDEAN COMMUNITY (Bolivya, Kolombiya, Ekvador, Peru ve Venezuela ülkelerinden oluşan ANDEAN COMMUNITY, 393 Sayılı ve 9 Temmuz 1996 Tarihli Karar İle Değişik 331 Sayılı ve 4 Mart 1993 Tarihli Karar ile çoklu taşımacılığa ilişkin tanımlamalar, sorumluluk, tazminat, gecikme, yargı yeri yetkisi, tahkim ve zamaşımı konularını içeren bir hukuki düzenleme kabul etmişlerdir.) tarafından hazırlanan üç ayrı hukuki düzenleme bulunmaktadır (UNCTAD, Report Of The Expert Meeting on The Development of Multimodal Transport And Logistics Services, 2003: 9).

Bölgesel çalışmalara son örnek olarak halen taslak halinde bulunan “Asean Framework Agreement on Multimodal Transport” verilebilecektir. Kuzey Doğu Asya ülkeleri tarafından uluslar arası ticaretin yayılmasına yardımcı olmak, etkili çoklu taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesini sağlamak ve malların taşınmasına ilişkin emredici kurallara duyulan ihtiyaç nedeni ile kabul edilen işbu sözleşme çoklu taşımacılık operatörlerinin sorumluluğuna ilişkin de hükümler içermektedir.

Bölgesel çalışmaların yanı sıra; Arjantin, Avusturya, Almanya, Brezilya, Çin, Kolombiya, Ekvator, Mısır, Hindistan, Meksika, Hollanda ve Paraguay ulusal bir takım mevzuat düzenlemeleri ile çoklu taşımacılığa ilişkin sistemin çerçevesini belirlemişlerdir.

### C. Ulusal Boyut (Türkiye İncelemesi)

Ülkemizde hâlihazırda çoklu taşımacılığa ilişkin bir hukuki düzenleme bulunmamaktadır. Almanya’da uygulanan 1998 tarihli Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu (Transport Law Reform Act) düzenlemesine paralel düzenlemeler yakın tarihte yürürlüğe girmesi beklenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda (TTK Tasarısı) yer almaktadır.

TTK’ nın çoklu taşımacılığa ilişkin hükümlerini incelemeye geçmeden önce Almanya’da uygulanan 1998 tarihli Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu uyarınca kabul edilen çoklu taşımacılık düzenlemelerini kısaca incelemek gerekmektedir.

Alman Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu’nun kabul edildiği 1 Temmuz 1998 tarihine kadar her bir taşıma moduna uygulanan farklı düzenlemeler ve kurallar bulunmaktaydı. Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu yürürlüğe girmesi ile deniz taşıması haricinde tüm taşımalara bu kanun uygulanabilir hale gelmiştir. Ne var ki taşımanın “çoklu taşıma” olması durumunda bu kanun taşımanın deniz yolu ayağına da uygulanabilmektedir (UNCTAD, Implementation of Multimodal Transport Rules, 2001: 45).

Alman Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu’nun taşıyanın yük üzerinde oluşan hasar ve kayba ilişkin sorumluluğuna ilişkin hükümleri CMR hükümleri esas alınarak düzenlenmiştir. “*Taşıyanın Sorumluluğu*”nu düzenleyen 425. madde uyarınca “Taşıyan malları teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar gerçekleşen hasar ve kayıptan ya da teslimatta gecikmeden sorumludur.” Ne var ki kanunun 426. maddesi taşıyana bir *kurtuluş kanıtı* getirme hakkı vermiş ve “Taşıyanın göstermesi gereken tüm özeni

göstermesine rağmen engelleyemeyeceği bir durum neticesinde meydana gelmiş hasar, kayıp ve gecikmeden” taşıyanın sorumlu olmayacağına hükmedilmiştir. Devamla, “*Taşıyanın Sorumluluk Muafiyeti*” düzenlenmiş ve güvertede taşınması kararlaştırılan ya da adet gereği güvertede taşınan mallarda ortaya çıkan hasarlardan, gönderenin yetersiz paketlemesinden kaynaklanan hasarlardan, yüklerin gönderen ya da alıcı tarafından elleçlenmesi, yüklenmesi ya da boşaltılması sonucu doğan hasarlardan ve yükün doğası gereği ortaya çıkan hasarlardan, göndericinin yükleri yetersiz etiketlemesinden ve hayvan taşınması sonucu ortaya çıkan hasarlardan taşıyanın sorumlu olmayacağına hükmedilmiştir.

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin Alman Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu’nda dikkat çekici hükümler bulunmaktadır. Taşıyanın “*Parça Baş Sorumluluğu*” kaybolan ya da hasar gören malların net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 SDR olarak belirlenmiştir. Geç teslimat hasarlarında ise bu sorumluluk navlun bedelinin 3 katı olarak belirlenmiştir. “*Dava Zamanaşımı*” 439. madde hükmü ile 1 yıl ile sınırlandırılmıştır. Bu süre taşıyanın kusur ya da kastının olduğu durumlarda 3 yıla kadar uzatılabilmektedir.

Almanya’da yürürlükte olan düzenlemeden esinlenerek düzenlenen TTK Tasarısı 15.11.2005 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı’na, Adalet Komisyon Başkanlığı’na havale edilmiş, Adalet Komisyonunun 01.12.2005 tarihli toplantısında ayrıntılı bir çalışma için Alt Komisyonda değerlendirmeye alınmıştır. Tasarı 02.12.2005 tarihinde kamu kurum ve kuruluşlarına, üniversitelere, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Ticaret ve Sanayi Odaları’na, Ticaret Borsalarına, Deniz Ticaret Odalarına, barolara ve ilgili sivil toplum örgütlerine görüşlerini bildirmeleri amacıyla gönderilmiştir (ALGANTÜRK, 2006: 124). 6 aylık bir süre sonunda Alt Komisyon, ilgili kuruluşlar tarafından sunulan görüşlerden faydalanarak çalışmalarını bitirmiştir. 5 Mart 2008 tarihinde Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı, TBMM Adalet Komisyonu'nda kabul edilmiş ne var ki henüz yürürlüğe girmemiştir.

TTK Tasarısında yer alan deniz ticaretine ilişkin düzenlemelerin uluslararası kaynakları ise; 1978 tarihli Hamburg Kuralları, 1976 tarihli Londra Anlaşması, 1989 tarihli Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 1992 tarihli Ham Petrol ile Kirlenme Zararlarından Sorumluluk Hakkındaki 1969 Brüksel Sözleşmesinin 1992 Londra Protokolü ile Değişik Şekli, 1999 tarihli Gemilerin Hazine İlişkin

Cenevre Komisyonu ve 2000 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu'dur.

TTK Tasarısı "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü Kitap "Değişik Tür Araçlar ile Taşıma" başlıklı Dördüncü Kısımda 902. ve 905. maddeler arasında çoklu taşımaya ilişkin düzenlenmeler getirmiştir. Ne var ki bu ifade ile çoklu taşıma ilişkisine sadece dört kanun hükmünün uygulanabileceğini düşünmek yanlış olacaktır. Nitekim 902. madde hükmü birinci cümlesi ile "Bu Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri, aşağıdaki şartların tamamının bir arada varlığı hâlinde, değişik tür araçlar ile taşıma sözleşmelerine de uygulanır." demekle TTK Tasarısının "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü kitabına ilişkin "Genel Hükümler" ve "Eşya Taşıma"ya ilişkin hükümlerin;

"a) Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanması,

b) Bu sözleşme bağlamında taşıma değişik türde araçlarla yapılacak olması,

c) Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, sözkonusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak olması,

d) Aşağıdaki hükümlerle, uygulanması gerekli uluslararası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme olmaması" şartları dahilinde uygulanabileceğini düzenlemiştir.

Bu sisteme göre, TTK Tasarısının 902. ile 905. hükümlerinin uygulanabilmesi için taşıyıcının, eşyayı tek bir taşıma sözleşmesi tahtında en az iki değişik taşıma aracıyla taşımayı yükümlenmiş olması gerekmektedir. Böyle bir sözleşme dahi, kural olarak, Dördüncü Kitabın birinci ve ikinci kısmında düzenlenen hükümlere tâbi tutulmuştur, çünkü değişik tür araçlarla taşıma işinin taahhüt edilmesi, Tasarının 850. maddesinde tarif edilen taşıma sözleşmesinin bir özel hâli olarak ele alınmıştır (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Gerekçesi, 2005: 341). Ancak, bu genel atıf uyarınca 850 ile 893. hükümlerin uygulanmasından önce 903 ile 904. maddelerin özel hükümleri ve somut uyuşmazlıkta uygulanması gereken milletlerarası sözleşmelerin hükümleri önceliği haiz olacaktır.

TTK Tasarısı 902. maddesi atfıyla "Dava Açma Zamanaşımı" süresini düzenleyen TTK Tasarısı 855. maddesinin çoklu taşıma ilişkisinde uygulanabileceğini kabul etmek gerekmektedir. Buna göre TTK Tasarısı çoklu taşımaya ilişkin doğabilecek istemlerin 1 yıl içerisinde zamanaşımına uğrayacağını düzenlemiştir. Bu süre aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca eşyanın gönderilene teslimi ile başlayacaktır. Bu düzenlemenin Hague-Visby ve Hamburg Kurallarına paralel yapıldığı ne var ki asıl çoklu taşıma

ilişkinini düzenleyen ve zamanaşımı süresini 2 yıl olarak belirleyen yakın tarihte yürürlüğe girecek Rotterdam Kurallarından taşıyan lehine ve farklı olarak düzenlendiği açıktır.

Yine TTK Tasarısı 902. maddesi atfı ile “*Taşıyanın Sorumluluğu*”nu düzenleyen TTK Tasarısı 875. maddenin çoklu taşıma ilişkisine uygulanabileceği açıktır. Bu maddeye göre; “*Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın ziyaandan, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.*” Bu hüküm ise Rotterdam Kurallarına paraleldir.

“*Taşıyanın Sorumluluk Muafiyeti*”ne ilişkin TTK Tasarısı 876. maddesi de çoklu taşıma ilişkisine TTK Tasarısı 902. madde atfı ile çoklu taşıma ilişkisine uygulanabilecektir. TTK Tasarısı 876. maddesi yukarıda açıklandığı gibi Alman Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu 426. maddesine paralel düzenlenmiş ve ziya, hasar ve gecikmenin taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmiş olması durumunda taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağını hükmetmiştir. Yine 878. madde hükmü ile düzenlenen ve taşıyanın muafiyetine yol açacak özel haller son bendi dışında (Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâller) Alman Ulaştırma Hukuku Reform Kanunu hükümlerine paralel düzenlenmiştir.

Taşıyanın “*Parça Başı Sorumluluğu*” da 882. madde hükmü uyarınca Almanyadaki düzenlemeye paralel bir şekilde düzenlenmiş ve taşıyanın sorumluluğunun gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 SDR karşılayan tutar ile sınırlı olduğuna hükmedilmiştir. Geç teslimat hasarlarında ise bu sorumluluk navlun bedelinin 3 katı olarak belirlenmiştir. Rotterdam Kurallarının aksine geç teslimat hasarlarında taşıyanın parça başı sorumluluğunun ağırlaştırıldığı tespit edilmiştir.

“*Hasar Bildirim Zaman Aşımı*”nı düzenleyen TTK Tasarısı 889. madde hükmü de 902. ve 904/1. madde atfı ile çoklu taşıma ilişkisine uygulama imkânı bulmaktadır. Bu hükme göre malın alıcıya teslimini müteakiben veya hasarın gözle görülür olması durumunda en geç “teslim anına kadar” bildirimde bulunulmalıdır. Ziya veya hasarın açıkça görünmemesi durumunda ise bildirim “7 gün” içinde yapılması gerekmektedir. Geç teslimat hasarlarında ise, malın teslimini müteakiben “21 gün” içerisinde bildirimde bulunulması gerekmektedir. Bu düzenlemenin uluslar arası benzerlerinden çok daha kısa süreler öngörmesi nedeni ile yine taşıyan lehine olduğu açıktır.



TTK Tasarısı 904. maddesinin yukarıda anılan birinci fıkrası, eşyadaki zararın ihbarını, kural olarak, 889. maddenin genel hükmüne tâbi tutmuştur. Ancak nihai teslim yerinde eşyayı tesellüm eden kişi, son taşıma kısmına ilişkin kuralları dikkate alarak ihbarda bulunmuşsa, değişik tür araçlar ile taşıma sözleşmesi bakımından 889. maddenin aradığı şekil ve süre şartlarına uymuş olduğu kabul edilecektir. Buna göre, taşımanın son kısmı denizyoluyla gerçekleşmiş ise ilgili milletlerarası sözleşmeye uygun olarak yapılmış bir ihbar, 889. maddenin şartlarını karşılamasa bile, 904. madde bakımından yeterli olacaktır.

#### **4. SONUÇ**

Küresel ekonomide rekabet edebilirliğin sağlanabilmesi için lojistik sistemler ve çoklu taşımacılık hizmetlerinin önemi çok büyüktür. Bu denli büyük ve gün geçtikçe artan önemi haiz olan çoklu taşımacılık sisteminin etkili bir şekilde işletilebilmesi için hukuken sınırları belirli bir çerçeveye sahip olması da gerekmektedir.

Ne var ki günümüzde sözleşmesel kuralların çerçevesini belirlemekten öteye gitmeyen ve bu nedenle etkililiği tartışma konusu olan ICC Kuralları dışında çoklu taşımacılık sistemine özgü herhangi bir uluslar arası mevzuat yürürlükte bulunmamaktadır. Konuya ilişkin düzenlenen ve kabul edildiği tarihe kadar en kapsamlı ve etkili düzenleme olma özelliğini sahip 1980 tarihli Malların Uluslar arası Çoklu Taşımacılığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi gerekli imza yetersayısına ulaşamamış olması nedeni ile yürürlüğe girememiştir. Bu nedenle çoklu taşımacılığın her bir moduna o taşıma moduna özgü hazırlanan uluslar arası sözleşmeler uygulanmakta ne var ki bu farklı uygulamalar özellikle taşıyanın sorumluluk kapsamının ve limitlerinin belirlenmesinde sorun yaratmaktadır.

Uluslar arası alanda yaşanan bu sorunun giderilmesi ve mevzuat eksikliği ihtiyacının karşılanması amacı ile kabul edilen Rotterdam Kuralları'nın 2010 yılı sonlarına doğru yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Rotterdam Kuralları bu yönü ile mihenk taşı olma özelliğine sahiptir. Ne var ki Rotterdam Kuralları taşıyan aleyhine getirmiş olduğu ağır hükümler nedeni ile özellikle taşıyan ulus ve işletmeler tarafından eleştirilmektedir. Öte yandan Rotterdam Kuralları 82. maddesinde bir çoklu taşıma ilişkisinin kara yolu, hava yolu ve tren yolu ayaklarına bu taşımalara ilişkin kabul edilen düzenlemelerin uygulanabilmesi halinde Rotterdam Kurallarının uygulanamayacağı belirtilmiş olması da sisteme ilişkin yeknesak düzenleme ihtiyacının kuralların yürürlüğe girmesi ile dahi karşılanamayacağı göstergesidir.

Çoklu taşımacılık sisteminin düzenlenmesine ilişkin yaşanan bunca gelişme karşısında Türk hukuku kayıtsız kalmaktadır. Nitekim 2005 yılından bu yana Tasarı halinde kalan ve TBMM Adalet Komisyonu'nda kabul edildiği 2008 yılından bu yana da yürürlüğe girmeyi bekleyen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ne kadar tartışılrsa da 2010 yılı Ekim ayında yürürlüğe girecek olan Rotterdam Kuralları' nın varlığını görmezden gelerek hazırlanmış ve ulusal mevzuat bakımından da bir ilk olacak "çoklu taşımacılık" ilişkisine uygulanacak hükümlerinde uluslar arası "deniz taşıması"na ilişkin düzenlenen Hague-Visby ve Hamburg Kuralları' nı esas almıştır.

Rotterdam Kuralları yürürlüğe girmesi ile Hague, Hague-Visby ve Hamburg Kuralları' nın yürürlükten kaldırılmasına neden olacaktır. Dolayısı ile şu andaki hali ile deniz taşımasını düzenleyen Hague-Visby ve Hamburg Kurallarına paralel hükümler içeren Türk Ticaret Kanunu Tasarısı hükümleri, Rotterdam Kuralları' nın yürürlüğe girmesi ile uluslar arası alanda uygulama imkânı bulamayacaktır.

Sonuç olarak Türk Ticaret Kanunu Tasarısının henüz yürürlüğe girmemiş olması Türk Deniz Hukuku açısından şu aşamada kilit bir önemi haiz olmaktadır. Rotterdam Kuralları' nın yürürlüğe girmesinin kesin olması Türkiye' nin çoklu taşımacılık sistemine ilişkin bu kuralları baz alarak bir düzenleme yapması açısından önem taşımaktadır. Türkiye' nin bu şansını doğru bir şekilde kullanması ve hükümleri tartışma konusu olsa dahi yürürlüğe girmesi kesin olan bu düzenlemeye paralel düzenlemeler geliştirmesi gerekmektedir.

## **KAYNAKLAR**

Algantürk Light, Didem. (2006). TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl:5, Sayı:10: 123–145

Banomyong, Ruth ve Beresford, Anthony. (2001). Multimodal Transport: The Case of Laotian Garment Exporters, *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol.31, No.9: 663-685

Ishiguro, Kazuhiko ve Inamura, Hajime. (2005). Identification And Elimination of Barriers In The Operations And Management of Maritime Transportation, *Global Competition in Transportation Markets: Analysis and Policy Making Research in Transportation Economics*, Vol. 13: 337-368

Kindred, Hugh M. ve Brooks, Mary R. (1994). New and Improved? The UNCTAD/ICC Multimodal Rules Reviewed, *Transportation Journal*, Vol. 33, No.3: 5-14

Sanders, G. (1990). *Concept of Multimodal Transport*, WES, Brugge.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Gerekçesi,  
<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>

UNCTAD – United Nations Conference On Trade And Development. (1991). *The Economic and Commercial Implications of Entry Into Force of the Hamburg Rules and Multimodal Transport Convention*. United Nations: Geneva. TD/B/C.4/3/5/rev.1.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2001) *Implementation of Multimodal Transport Rules*. United Nations: Geneva. UNCTAD/SDTE/TLB/2.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2003) *Multimodal Transport: The Feasibility of An International Legal Instrument*. United Nations: Geneva. UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2003) *Development of Multimodal Transport And Logistics Services*. United Nations: Geneva. TD/B/COM.3/EM.20/2.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2003). *Report of The Expert Meeting On The Development of Multimodal Transport And Logistics Services*. United Nations: Geneva. TD/B/COM.3/EM.20/3.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2009) *Review of Maritime Transport 2009*. United Nations: Geneva. UNCTAD/RMT/2009.

