

AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRK HUKUKU DÜZENLEMELERİNDE TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULUĞU SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK

THE APPLICABLE LAW TO FREIGHT FORWARDING CONTRACT IN EUROPEAN UNION AND TURKISH LAW REGULATIONS

Araştırma Makalesi
Özlem BURDURLU AHLAT*

ÖZ

Uluslararası ticaretin ve taşıma ilişkilerinin yoğunlaşması taşıma işleri komisyoncuları gibi bazı araçların lojistik zincirinde yer almasını teşvik etmiştir. Temel olarak eşyanın taşınması organizasyonunun üstlenildiği taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi de devletlerin özel hukuk düzenlemelerinde yer işgal etmeye başlamıştır. Ticarî faaliyetin ihtiyaçları doğrultusunda, taşıma işleri komisyoncularının klâsik organizasyon yükümlülüğünün yanında taşıma sorumluluğunu da üstlendiği sözleşmeler de tercih edilir hâle gelmiştir. Yabancılık unsuru taşıyan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan ihtilâflarda özellikle taşıma sorumluluğunun da üstlenilmesi vasıflandırma sorunu başta olmak üzere uygulanacak hukukun belirlenmesinde çeşitli tartışmaları beraberinde getirmektedir. Çalışmamızda ilk olarak taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin maddî hukuk düzenlemelerindeki niteliğine değinilerek, özellikle Türk hukukundaki konumu değerlendirilecektir. Bununla beraber, çalışmamızın esas konusunu taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin kanunlar ihtilâfı boyutu oluşturmaktadır. Söz konusu doğrultuda, Avrupa Birliği ve Türk hukuku düzenlemelerinde sözleşmenin vasıflandırılması ile uygulanacak hukukun tayini meselelerinin çeşitli yargı kararları eşliğinde mukayeseli biçimde incelenmesi amaçlanmaktadır.

DOI: 10.32957/hacettepehdf.1126895

Makalenin Geliş Tarihi: 06.06.2022

Makalenin Kabul Tarihi: 03.09.2022

* Araştırma Görevlisi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Öğrencisi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Programı.

E-posta: oburdurlu@aku.edu.tr, ozlemburdurlu@hacettepe.edu.tr.

ORCID: 0000-0003-1890-8044

Mevcut araştırma makalesi Hacettepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'in (RG. 25.04.2017, S. 30048) 6. maddesinde belirtilen doktora tez savunmasına girebilmek için tez konusu ile ilişkili basılmış veya kabul edilmiş en az bir araştırma makalesi bulunma şartına istinaden tez içeriğinde belirtilen konular ile ilişkili olmak üzere üretilerek kaleme alınmıştır.

Bu makale Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Araştırma ve Yayın Etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, Eşya Taşıma, Yabancılık Unsuru, Uygulanacak Hukuk, Vasıflandırma.

ABSTRACT

The advance of international trade and transport relationships promoted intermediaries such as freight forwarders to take part in the logistics chain. Freight forwarding contract, which assigns the principal obligation of organization of carriage of goods, has begun to occupy a place in the private law regulations of many states. In line with the needs of commercial activity, contracts in which freight forwarders undertake the responsibility of transportation apart from the classical organization obligation have also become preferable. In conflicts arising from the freight forwarding contract containing a foreign element, the undertaking of the responsibility of transportation brings along various discussions in determining the applicable law, starting with the problem of qualification. In our study, first of all, the nature of the freight forwarding contract in substantive law regulations will be evaluated especially in terms of its position in Turkish law. However, the main subject of our study is the conflict of laws dimension of the freight forwarding contract. It is aimed to comparatively examine the qualification of the contract and determination of applicable law with regard to European Union and Turkish Law regulations accompanied by various judicial decisions.

Keywords: Freight Forwarding Contract, Carriage of Goods, Foreign Element, Applicable Law, Qualification.

GİRİŞ

Uluslararası ticaretin gelişimi ile uzak mesafeler arasındaki eşya taşımacılığı hacminin artışı farklı ticaret aktörlerinin ürün ve mal tedariki sürecinde rol almasını desteklemiştir. Eşya taşımacılığı, taşımanın sebebini oluşturan satım ve benzeri akdî ilişkilerin yanı sıra, başlı başına bir organizasyonu gerektiren, karmaşık bir faaliyet zinciridir. Öyle ki, komşu devlet sınırlarını veya kıta ve okyanusları aşan bir taşımacılığın içerisine birden fazla taşıma aracı ve taşımacılık türü kullanımı da dahil olduğunda yönetilmesi ile eşyanın güvenle, uygun maliyetli sevkiyatı yoğun bir planlama gerektirmektedir.

Geçmişte, özellikle deniz ticareti kapsamında tacirlerin uzak noktalara eşyaları ile birlikte seyahat ederek satım ve taşımacılık ilişkileri içerisinde bizzat yer aldığı

bilinmekte¹ ise de günümüzün büyük ölçekli modern ticaret ilişkileri için böylesi bir uygulama mümkün görünmemektedir. Nitekim, çoğu zaman, taşıma işleri komisyoncusu gibi aracılık faaliyetini üstlenen kişiler, eşya taşıma sürecinin yönetimini üstlenmektedir. Bu çerçevede, taşıma araçlarının organizasyonu, eşyanın yüklenmesi ve indirilmesi için gerekli liman ve yer hizmetlerinin tesisi, gümrük işlemlerinde kullanılan belgelerin temini ve yükün sigortalanması amacıyla gereken her türlü işlem, eşya taşıyan için gerçekleştirilmektedir.²

Taşıma işleri komisyoncusunun uluslararası taşımacılıktaki konumu en az acente ve brokerlerinki kadar köklüdür.³ Bununla birlikte, zaman içerisinde taşıma işinin organizasyonunu içeren geleneksel aracılık rolünden, kimi zaman taşıma sorumluluğunu da üstlenen bir taşıyıcı konumuna geçişi söz konusu olmuştur.⁴ Bahsi geçen değişimin bir sonucu olarak, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu konusunda hem Türk hukukunda hem de karşılaştırmalı hukukta farklı yaklaşımlar ortaya çıkmıştır.

Genel olarak, taşıma işinin organizasyonunu konu alan akitleri düzenlemek amacıyla bir uluslararası anlaşma taslağı⁵ oluşturulmuş ise de uluslararası camia tarafından kabul edilmediğinden yürürlük kazanmamıştır. Bu bağlamda, taşıma işleri

¹ GÜRSES, Özlem: “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, **Prof. Dr. Özer Seliçi’ye Armağan**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2006, s. 267.

² HILL, Donald J.: **Freight Forwarders**, Steven and Sons Ltd., London, 1972, s. 5; TERESHCHENKO, Tatiana: “International Freight Forwarding Contracts: What to Know When Entering the Contract”, **Czech Yearbook of International Law**, Yıl: 2015, Cilt: 6, s. 213; GLASS, David A.: **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, 2nd Edition, Routledge, Oxon, 2012, s. 10, 31; AKDENİZ, Umut: **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, “a”, Adalet Yayınevi, Ankara, 2013, s. 2; RAMBERG, Jan: “Unification of the Law of International Freight Forwarding”, **Uniform Law Review**, Yıl: 1998, Cilt: 3, Sayı: 1, s. 5; KULA, Nil: **Türk Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 115.

³ HILL, 1972, s. 5.

⁴ KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: “Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl: 2019, Cilt: 35, Sayı: 1, s. 24; REYNOLDS QC, Francis: “The Liability of Freight Forwarders, Carriage of Goods by Sea, Land and Air”, **Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century**, (ed. SOYER, Barış/TETTENBORN, Andrew), Oxon/New York, 2014, s. 254.

⁵ Bkz. 1967 UNIDROIT Draft Convention on Contracts of Agency for Forwarding Agents relating to International Carriage of Goods. Unification of Law 1967, Yearbook 1966, s. 413 vd. (VERHEYEN, Wouter: “Could (Contractual Incorporation of) the DCFR or PECL be an Answer to the Lack of Harmonisation in the Field of Forwarding Law?”, **European Journal of Commercial Contract Law**, Yıl: 2015, Cilt: 7, Sayı: 1-2, s. 82, dp. 4’ten aynen aktarımla).

komisyonculuğu sözleşmesinin hukuken nitelendirilmesi konusunda farklı devlet hukukları arasında yeknesak bir yaklaşımın söz konusu olduğundan bahsedilemeyecektir. Devletlerin maddî hukuk düzenlemelerindeki farklılıklar, yabancılık unsuru taşıyan ilişkilerde vasıflandırma ihtilâflarının doğmasına da neden olmaktadır.⁶ Vasıflandırmada kullanılan yöntemlere göre de taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine uygulanacak hukukun tespiti için taşıma hukukunu düzenleyen uluslararası anlaşmalar veya kanunlar ihtilâfi kurallarının gösterdiği devlet hukuku uygulanmaktadır.

Çalışmamızda taşıma işleri komisyoncusu kavramı ayrıntılı olarak incelenerek, uluslararası taşıma faaliyeti içerisindeki rolü değerlendirilecektir. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, komisyoncunun üstlendiği roller dikkate alınarak vasıflandırılarak hangi hâllerde bu sözleşmeden doğan ihtilâflara uluslararası anlaşmaların uygulanması gerektiğine işaret edilecektir. Bununla birlikte, çalışmamızın odak noktası, kanunlar ihtilâfi kurallarına göre taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine uygulanacak hukukun tespit edilmesi ve bu sözleşmeden doğabilecek bazı kanunlar ihtilâfi sorunlarına çözüm aranmasıdır. İncelememizde “19 Haziran 1980 tarihli Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuka Dair Roma Konvansiyonu (Roma Konvansiyonu)⁷”, “17 Haziran 2008 tarihli Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuka Dair Roma I Tüzüğü” (Roma I Tüzüğü)⁸ ile “27 Kasım 2007 tarihli ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)”un⁹ bağlama kuralları mukayeseli şekilde değerlendirilecektir.

⁶ VERHEYEN, 2015, s. 82.

⁷ Official Journal of the European Union (OJ), 26.01.1998, C. 27/34

⁸ OJ., 04. 07.2008, L. 177/6.

⁹ Resmi Gazete (RG), 12.12.2007, 26728.

I. Maddî Hukuk Bakımından Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi

A. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Kavramı ve Diğer Terminoloji

Taşımacılık terminolojisinde taşıma sözleşmesinin kurulmasına veya gerçekleştirilmesine aracılık söz konusu olduğunda pek çok kavram ile karşılaşmaktadır. Bunlar arasında öncelikle taşıma işleri organizatörü, taşıma işleri komisyoncusu, acente ve broker yer almaktadır.¹⁰ Hem Türk hukukunda hem de karşılaştırmalı hukukta incelenen eserlerde söz konusu araçların görevleri ve konumları arasında belirgin farklılıkların bulunmadığı göze çarpmaktadır.¹¹

Uluslararası ticarete “*freight forwarder*” olarak anılan, “taşıma işleri organizatörü” şeklinde çevrilebilecek kavram, çoğu zaman taşıma işleri komisyoncusu ile aynı anlamı ifade edecek şekilde kullanılmaktadır.¹² Türk hukukunda da mevzuatta yine bir kavram birliğinden söz edilememektedir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)¹³ m. 917 ve devamı ile Karayolu Taşıma Kanunu¹⁴ m. 3’teki tanımlamada “taşıma işleri komisyonculuğu” ifadesinin tercih edildiği, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nde¹⁵ ve Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği’nde¹⁶ ise “taşıma işleri organizatörü”nden söz edildiği dikkati çekmektedir. Sunulan hizmetler açısından incelendiğinde mevzuatta iki terimin eş değer biçimde, birbiri yerine kullanıldığı görülmektedir.

¹⁰ Ayrıca Türk hukukunda çeşitli eserlerde “nakliye komisyoncusu”, “taşıma komisyoncusu”, “taşıma işleri yüklenicisi” gibi ifadeler de tercih edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: **Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme**, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 2012, s. 82; BOZKURT, Tamer: **Türk Hukukunda ve Uygulamada Tellâlik**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2007, s. 417.

¹¹ Aynı yönde BOZKURT, 2007, s. 407.

¹² Uluslararası ticarete de iki kavramın birbiri yerine kullanıldığına dair bkz. KARA, Hacı: “Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder”, **Legal Hukuk Dergisi**, Yıl: 2006, Cilt: 4, Sayı: 37, s.88.

¹³ RG., 14.02.2011, 27846.

¹⁴ RG., 19.07.2003, 25173.

¹⁵ RG., 06.07.2018, 30470.

¹⁶ RG., 08.01.2018, 30295.

Eşya taşımacılığı açısından acente ise, taşımacılık faaliyeti gösteren büyük ölçekli işletmelerin merkezinden farklı bir yerde, belirli bir limanda veya bölgede ilgili işletmeye bağlı aracılık hizmetleri gerçekleştiren kuruluştur.¹⁷ Genellikle amacı bulunduğu bölgedeki eşya sevkiyatında koordinasyonun sağlanması ve hizmetin pazarlanmasıdır.¹⁸ Çeşitli biçimleri bulunmakla beraber taşıma sözleşmesi açısından brokerin oynadığı rol ise, sözleşmenin taraflarını karşı karşıya getirip sözleşmenin kurulmasına aracılık eden kişi olmasıdır.¹⁹ Taşıma işleri komisyoncusunun faaliyeti acente ve brokerden daha geniş kapsamlıdır. Bu anlamda, yalnızca taşıma sözleşmesinin kurulmasını değil, tüm taşıma sürecinin yönetimi ve eşyanın bir noktadan diğerine gönderilmesinin organizasyonunu içermektedir. Yine acentede olduğu üzere belirli bir süreklilik ve pazarlama amacı içermeyen tek bir taşıma faaliyeti için komisyonculuk yürütülmektedir.

Taşıma işleri komisyonculuğunun acente ve broker ile farkı belirgin ise de taşıma işleri organizatörü ile komisyoncu ayırmak güçtür. Bununla beraber, bizim de katıldığımız görüşe göre taşıma işleri organizatörlüğü acentelik, brokerlik ve taşıma işleri komisyonculuğunun hepsini kapsayan bir üst kavramdır.²⁰ Taşıma işleri organizatörlüğü

¹⁷ ÜNSAL, Muhammed: **Deniz Hukukunda Brokerlik**, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019, s. 40; VAR, Kübra: **Gemi Acenteliği Sözleşmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015, s. 4-5; JOHANSSON, Svante O.: **An Outline of Transport Law**, 2nd Edition, Jure Förlag AB, Stockholm, 2014, s. 62; ALGANTÜRK-LIGHT, Didem: 6102 sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 2013, Cilt: 12, Sayı: 24, s. 5-7.

¹⁸ ÜNSAL, 2019, s. 40; VAR, 2015, s. 4-5; ALGANTÜRK-LIGHT, 2013, s. 5-7.

¹⁹ ÜNSAL, 2019, s. 21; İNCİ, Özge: **Navlun Sözleşmelerinde Tellallık**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002, s. 51

²⁰ KARAN, Hakan: **Law on International Carriage of Goods**, 3rd Edition, Turhan Bookstore, Ankara, 2013, s. 61-62; KARA, 2006, s. 84. Ayrıca bkz. ÖZGENÇ, Zeynep: **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014, s. 58-60.

sözleşmesi eşyayı gönderen²¹ haricindeki kişilerle, örneğin gönderilen²² veya farklı bir taşıma işleri organizatörü ile de akdedilebilirken, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi yalnızca gönderen ile komisyoncu arasındadır.²³ Dolayısıyla taşıma işleri komisyoncusunun bir çeşit taşıma işleri organizatörü olduğu sonucuna varılabilir.²⁴ Bununla beraber, her taşıma işleri organizatörü, en azından Türk hukuku bakımından, bir taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilememektedir. Biz çalışmamızda terminolojik olarak taşıma işleri komisyonculuğu kavramını tercih ederek açıklamalarımızı bu kavram üzerinde temellendirmeyi tercih etmekteyiz.

B. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin Tanımı ve Konusu

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin tanımı, TTK m. 917’de daha ziyade sözleşmenin unsurlarının vurgulanması yoluyla kaleme alınmıştır. Buna göre, “*taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile komisyoncu eşya taşıtmayı üstlenir. Bu sözleşme ile gönderen, kararlaştırılan ücreti ödeme borcu altına girer.*” Söz konusu maddeden yola çıkarak taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin, özetle, “komisyoncu tarafından ücret karşılığında eşyanın taşınmasının üstlenildiği sözleşme” şeklinde tanımlanması mümkündür.

Sözleşmenin daha geniş boyutlu tanımlamaları eşyanın taşınması kavramının içeriğinin belirlenmesi ile yapılabilir. Eşyanın taşınması, eşyanın taşınmasından öte taşınabilmesi için gerekli işlemlerin gerçekleştirilmesi anlamına gelmektedir. FIATA (“*International Federation of Freight Forwarders Association*”, Uluslararası Taşıma

²¹ Gönderen, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının karşısında yer alıp, taşıyıcının eşyayı taşımayı taahhüt ettiği kişidir. Bkz. KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: **Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021, s. 64; CAN, Mertol: **Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları (Cilt:1)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2017, s. 21. Türk hukukunda mevzuatta gönderen yerine taşıtan kavramı da kullanılmaktadır. TTK’da “Taşıma İşleri” başlıklı 4. kitapta “gönderen”, deniz ticareti hükümlerini düzenleyen 5. kitapta “taşıtan” olarak anılmıştır. Karayolları Trafik Kanunu (çalışmada “KTK” olarak anılacaktır, RG., 18.10.1983, 18195) metninde “gönderici” şeklinde bahsedilmiştir.

²² Gönderilen, eşyanın varma noktasında teslim edileceği kişidir. Taşıma sözleşmesinde adı belirtilen kişi olabileceği gibi özellikle deniz taşımacılığında kullanılan taşıma belgelerinden olan konşimentonun devri neticesinde yükü teslim almaya hak kazanan kişi de olabilecektir. Bkz. SEVEN, Vural: **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012 s. 29; JOHANSSON, 2014, s. 60.

²³ GLASS, 2012, s. 61; HILL, 1972, s. 33.

²⁴ İki kavram arasında herhangi bir fark gözetmeyen görüş için bkz. KULA-DEĞİRMENCİ, 2012, s. 21.

İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu) tarafından uygulama ile paylaşılan Taşıma İşleri Organizasyonu Hizmetlerine Dair FIATA Model Kuralları (“*FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*”)²⁵ m. 2.1’de taşıma işleri komisyoncusunun yerine getirdiği hizmetler ayrıntıları ile sayılmıştır. Maddeye göre, “*eşyanın taşınması, bütünleştirilmesi, muhafazası, elleçlenmesi, ambalajlanması ve dağıtımına dair her türlü hizmet ile gümrük ve mâli konular dâhil ve bunlar ile sınırlı kalmayan, eşyaya ilişkin resmî beyanların bildiri, eşyanın sigorta ettirilmesi, gerekli ödemelerin tahsili ve yerine getirilmesi ile belgelerin teminini kapsayan ek veya tavsiye niteliğindeki hizmetler*” olarak sayılmıştır.

Sayılan hizmetlerden de anlaşılacağı üzere, sözleşmenin odak noktası eşyanın taşınmasından ziyade taşıtılmasıdır.²⁶ Diğer bir ifadeyle, eşyanın bir noktadan diğerine uygun maliyetli, güvenli, gecikme yaşanmaksızın ve hasarsız taşıtılması için gerekli her türlü işlem, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin konusu altına girmektedir. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin tarafları arasındaki anlaşmanın kapsamına göre taşımaya uygun rotanın planlanması, araçların seçimi ve eşya için yer rezervasyonu, yükün sigortalanması, taşımacılıkta kullanılan belgelerin hazırlanması, yükün taşınmaya hazır olacak şekilde paketlenmesi ve işaretlenmesi, çeşitli taşıma aşamaları arasında depolamanın sağlanması, eşyanın yüklenmesi ve indirilmesi için gerekli işlemlerin yerine getirilmesi, gümrük beyannamelerinin verilmesi, çeşitli vergi ve diğer ödemelerin gerçekleştirilmesi, uluslararası ticarete kullanılan ödeme yöntemleri paralelinde teslim için gerekli hazırlıkların yerine getirilmesi sözleşmenin konusunu oluşturan aracılık hizmetlerindedir.²⁷

Taşıma işleri komisyoncusu söz konusu faaliyetlerin yerine getirilmesi için çoğu zaman bu hizmetleri veren taşıyıcılar ve çeşitli üçüncü kişilerle sözleşmeler akdeder.

²⁵ Erişim için bkz. <https://fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf>, (18.08.2022).

²⁶ AKDENİZ, 2013, a, s. 50; RAMBERG, 1998, s. 5; LAYTON, Alexander/DINELLI, Albert/SCHILLING, Johannes: “Freight Forwarding Contracts”, **Encyclopedia of Private International Law** (ed. BASEDOW, Jürgen/RÜHL, Giesela/FERRARI, Franco /DE MIGUEL ASENSIO, Pedro), Cilt: 1, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton, 2017, s. 816; DE WIT, Ralph: **Multimodal Transport**, Lloyd’s of London Press Ltd, London, 1995, s. 19 (1.25).

²⁷ Eşyanın taşıtılması hakkında ayrıca bkz. TTK m. 918. Sunulan hizmetlerin ayrıntılı listelemesi için bkz. KARA, 2006, s. 69-70; BOZKURT, 2007, s. 417.

Büyük ölçekli şirketler veya işletmeler ise taşıma işinin yönetimini farklı devletlerde bulunan acenteleri vasıtasıyla kendi bünyelerinde de yürütebilir. Her iki hâlde de komisyoncu, taşıma süresince taşıma şeklinin ve kendisince görevlendirilen kişilerin seçiminin, takibinin ve gönderenin talimatları uyarınca malın özenle varma yerine ulaştırılmasının sorumluluğunu taşımaktadır.²⁸ Eşya taşımacılığını konu alan sözleşmelerden en önemli farkı da bu noktada doğmaktadır. Eşyanın taşınması değil, taşıtılmasının sorumluluğu üstlenilmektedir.²⁹ Zira, taşıma işleri komisyonculuğunun klâsik rolü bir aracılık ya da temsilciliktir.³⁰ Bununla birlikte, uluslararası taşımacılığın gelişimi, konteyner taşımacılığının³¹ yaygınlaşması, rekabet ortamı ile piyasa koşulları taşıma işleri komisyoncularını zaman içinde taşımayı da üstlenmeye yönlendirmiştir.³² Böylelikle taşıma işini bizzat gerçekleştirmeseler dahi, taşıma sorumluluğunu da üstlenerek sektör içerisinde daha fazla varlık göstermişlerdir.³³

²⁸ DE WİT, **1995**, s. 19 (1.25); ARKAN, Sabih: “Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 1988, Cilt: 40, Sayı: 1-4, s. 320; REYNOLDS QC, **2014**, s. 255.

²⁹ AKDENİZ, **2013**, a, s. 50; RAMBERG, **1998**, s. 5; LAYTON/DINELLI/ SCHILLING, **2017**, s. 816; DE WİT, **1995**, s. 19 (1.25).

³⁰ LAYTON/DINELLI/SCHILLING, **2017**, s. 816; DE WİT, **1995**, s. 19 (1.25); BOZKURT, **2007**, s. 417.

³¹ Konteyner taşımacılığında dünya üzerinde bir noktadan diğerine taşınan eşyalar gruplanarak bir araya getirilmekte ve bir konteyner içerisine yerleştirilmektedir. Konteyner içinde kalan yükler varma noktasına kadar açılmadan kara, deniz, demiryolu veya havayolu üzerinden, çeşitli taşıma ortamlarından geçmektedir. Gönderilenin iş yerinde veya belirlenen başka bir teslimat noktasında konteyner açılmaktadır. Böylece daha az zararlar, uzun mesafeler arasında hızlı taşımacılık gerçekleştirilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. DENİZ, İnci: **Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Doktora Tezi, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982, s. 17; BOKAREVA, Olena: **Uniformity of Transport Law through International Regimes**, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton, 2019, s. 43.

³² HILL, **1972**, s. 38; AKSOY, Sami: **Taşıma Hukukunda Fıli Taşıyıcı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 34; JOHANSSON, **2007**, s. 63; HOEKS, Marian: **Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods**, Kluwer Law International: Aviation Law and Policy Series, Alphen aan den Rijn, 2010, s. 53; HAAK, Krijn/HOEKS, Marian: “Intermodal Transport under Unimodal Arrangements: Conflicting Conventions: the UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts”, **Transportrecht**, Yıl: 2005, Sayı: 3, s. 89; RAMBERG, **1998**, s. 5-6; KULA, **2018**, s. 128; LAYTON/DINELLI/SCHILLING, **2017**, s. 817; DE WİT, **1995**, s. 20 (1.26); RAMBERG, Jan: **The Law of Transport Operators**, Nordstedts Juridik, Stockholm, 2005, s. 22 (1.6); REYNOLDS QC, **2014**, s. 254.

³³ RAMBERG, **2005**, s. 22 (1.6); ÜNAN, Samim: “Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler”, **Mehmet Somer’in Anısına Armağan**, Kurtiş Matbaacılık, İstanbul, 2006, s. 391.

Taşımanın da üstlenilmesi taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesini nitelik anlamında taşıma sözleşmelerine yaklaştırmaktadır. Bu durumda, taraflar arasında bazen taşıma sözleşmesi bazen ise taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin bulunduğu söz edilmektedir. Bazı komisyonculuk sözleşmesi kayıtlarında ise, taşıma işleri komisyoncusuna taşımayı bizzat gerçekleştirebilme seçeneği de tanınmaktadır.³⁴ Bu durumda aşağıda daha ayrıntılı söz edileceği üzere sözleşmenin taşıma sözleşmesi mi komisyonculuk sözleşmesi mi olduğunun ayırt edilmesi kanunlar ihtilâfi hukuku açısından da önem taşımaktadır.

C. Sözleşmenin Tarafları

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin taraflarını gönderen ve taşıma işleri komisyoncusu oluşturmaktadır.³⁵ TTK’da benzer şekilde taşıma işleri komisyoncusu sözleşmesinin tanımının yer aldığı m. 917’de taraflar, komisyoncu ve gönderen olarak belirtilmiştir.³⁶

Bir uluslararası taşıma faaliyeti içerisinde bir veya birden fazla taşıma işleri komisyoncusu yer alabilmektedir. Gönderen için bir veya birden fazla kişi yukarıda sayılan hizmetleri yürütebilecektir. Aynı zamanda, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, Türk hukukunda bazı ilişkiler içerisinde kurulması zorunlu olan sözleşmelerden³⁷ sayılmadığından, bir taşımacılık ilişkisinde komisyoncu hiç yer almayabilir. Bununla birlikte, taşıma işinin organizasyonu ile görevlendirilen taşıma işleri komisyoncusu alt sözleşmeler kurarak farklı taşıma işleri komisyoncularını da

³⁴ LAYTON/DINELLI/SCHILLING, 2017, s. 817.

³⁵ GLASS, 2012, s. 61; HILL, 1972, s. 33; KULA-DEĞİRMENCİ, 2019, s. 23.

³⁶ “Gönderen” ve “taşıma işleri komisyoncusu” ifadelerinin eleştirisi için bkz. AKDENİZ, 2013, a, s. 19-21; KULA-DEĞİRMENCİ, 2019, s. 27.

³⁷ Türk hukuku bakımından bir örnek verilecek olursa, 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun (RG., 28.11.2013, 28835) m. 6/1’de “*Vitrinde, rafta, elektronik ortamda veya açıkça görülebilir herhangi bir yerde teşhir edilen malın, satılık olmadığı belirtilen bir ibareye yer verilmedikçe satışından kaçınılamaz.*” ifadesine yer verilmiştir. Söz konusu koşullar altında satım sözleşmesi kurulması mecburi tutulmuştur.

yetkilendirebilir.³⁸ Benzer şekilde, bir komisyoncu taşımanın belirli bir kısmını, farklı bir komisyoncu ise diğer kısmını organizasyon ile görevlendirilebilecektir.

FIATA Taşıma İşleri Organizatörlüğü Hizmetleri İçin Model Kurallar'da da sözleşme içerisinde taşıma işleri organizatörünün karşı tarafında bulunan kişi "müşteri" olarak belirtilmiş ve müşteri m. 2.4'te "taşıma işleri komisyoncusu ile taşıma işleri komisyonculuğu hizmetlerini yerine getirmek üzere kurulan sözleşmeye göre veya onun tarafından bu hizmetler kapsamında gerçekleştirdiği faaliyetinden dolayı hak ve yükümlülükler sahip olan kişi" olarak tanımlanmıştır. Bunun karşılığında, taşıma işleri organizatörü ise m. 2.2'de, "taşıma işleri organizatörlüğü hizmetlerini gerçekleştirmek için bir müşteri ile sözleşme akdeden kişi" şeklinde tanımlanmıştır.³⁹

6762 sayılı mülga TTK'da da gönderen yerine müvekkil ifadesi tercih edilmiştir. Bizim de katıldığımız görüşe göre 6102 sayılı yeni TTK'nın gönderen ifadesini tercihi yerinde olmamıştır.⁴⁰ Zira, uluslararası ticarî ilişkiler kuran taraflar arasında malın bir yerden diğerine gönderilmesi sorumluluğunu ve riskini üstlenen her zaman gönderen konumundaki kişi değildir.⁴¹ Bu bağlamda, taşıma işinin organizasyonuna ihtiyaç duyan ve komisyoncu ile anlaşma sağlayan, örneğin gönderilen de olabilir.⁴² Dolayısıyla, bunun yerine müvekkil ifadesinin tercihi bize göre işin mahiyetine daha uygun düşmektedir.

D. Sözleşmenin Esaslı Unsurları ve Hukukî Niteliği

Uluslararası özel hukukta vasıf ihtilâflarının doğmasına neden olan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, devletlerin maddî hukuk hükümlerinde farklı biçimlerde düzenlenmiştir. Sözleşmenin esaslı unsurlarının tespiti ve hukukî nitelendirmesinde oldukça farklı yaklaşımlar sergilenmektedir. Örneğin, Fransız hukukundaki benzer kavram olan "*commissionnaire de transport*" yalnızca eşyayı taşımayı değil, taşımayı da

³⁸ AKDENİZ, 2013, a, s. 26.

³⁹ Türk hukukundaki farklı tanımlar için bkz. Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği m. 4(1)-1; Karayolu Taşıma Yönetmeliği, m. 4 (1)- 3; Karayolu Taşıma Kanunu, m. 3.

⁴⁰ Aynı yönde KULA-DEĞİRMENCİ, 2019, s. 27-28.

⁴¹ KULA-DEĞİRMENCİ, 2019, s. 27.

⁴² KULA-DEĞİRMENCİ, 2019, s. 27.

üstlenmektedir.⁴³ Bu bakımdan taşıma sözleşmesi ile belirtilen sözleşmenin ayırımının yapılması güçtür.⁴⁴ Öte yandan, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi karşılaştırmalı hukukta acente veya komisyon sözleşmesi içerisinde de değerlendirilebilmektedir.⁴⁵

Türk hukuku açısından, TTK m. 917’de taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin unsurları belirtilmektedir. Buna göre, komisyoncu eşya taşıtmayı, gönderen veya taşıtan ise kararlaştırılan ücreti ödeme borcunu üstlenmektedir. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine özgü karakterini veren, eşyayı⁴⁶ taşımak için gerekli işlemlerin yerine getirilmesi yükümlülüğüdür.⁴⁷ Diğer bir anlatımla, taşıyıcıyı ve taşıma sürecine dahil olan diğer kişileri özenle seçmek, taşıma sürecini adına hizmet verdiği kişi için izlemek, tedbir almak ve talimatları yerine getirmek taşıma işleri komisyoncusunun yükümlülüğünün bir parçasını oluşturur.⁴⁸ Türk hukukunda taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi için “eşyayı taşıma yükümlülüğü” sözleşmesinin esaslı unsurları içerisinde yer almamakta, fakat TTK m. 926 hükmünde de belirtildiği üzere sözleşmeye iradî biçimde eklenebilmektedir. Nitekim, taraflar sözleşmelerine kanunca yasaklanan hâller haricinde, belirli bir tip ve sayı ile sınırlı kalmayacak biçimde diledikleri hükümleri ekleyebilirler.⁴⁹

⁴³ Fransız hukukunda *commissionnaire de transport*’un taşımayı üstlenmesi taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Bilgi için bkz. LAYTON/DINELLI/SCHILLING, **2017**, s. 816; KULA-DEĞİRMENCİ, **2012**, s. 84.

⁴⁴ VERHEYEN, **2015**, s. 84-85.

⁴⁵ Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada hukuku hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. HILL, **1972**, s. 43. Ayrıca bkz. BOZKURT, **2007**, s. 418.

⁴⁶ Yolcu taşımalarının organizasyonu taşıma işleri komisyonculuğu hükümleri kapsamı içerisinde yer almamaktadır. Ayrıntılı açıklama için bkz. AKDENİZ, **2013**, a, s. 11.

⁴⁷ LAYTON/DINELLI/SCHILLING, **2017**, s. 816; ARKAN, Sabih: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Yıl: 1980, Cilt: 37, Sayı: 1, s. 314; KULA-DEĞİRMENCİ, **2019**, s. 29-31; BOZKURT, **2007**, s. 417. 6762 sayılı mülga TTK m. 808’de taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi akdedebilmek için taşıma işleri komisyonculuğunun meslek edinilmesi gereğine dikkat çekilmekte ise de 6102 sayılı TTK’da belirtilen şart yer almamıştır. Fakat kanunda taşıma işleri komisyonculuğu bir ticarî işletme faaliyeti olarak zikredilmiştir. Bu bağlamda şartın devamlılığı hakkında tartışmalar söz konusudur. Ayrıntılı inceleme için bkz. AKDENİZ, **2013**, a, s. 16 vd.

⁴⁸ ARKAN, **1980**, s. 314; ARKAN, **1988**, s. 320; KULA-DEĞİRMENCİ, **2019**, s. 30-31; KULA-DEĞİRMENCİ, **2012**, s. 85; BOZKURT, **2007**, s. 417.

⁴⁹ Bkz. Türk Borçlar Kanunu (TBK, RG.,04.02.2011, 27836) m. 26. Ayrıca bkz. KUNTALP, Erden: **Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme)**, 2. Basım, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, Türk hukuku açısından biraz daha ayrıntılı ele alındığında tam iki tarafa borç yükleyen, kanunda düzenlenmiş, tipik bir sözleşmedir.⁵⁰ Sözleşmenin hukukî niteliği bakımından iş görme sözleşmeleri içerisinde değerlendirilerek temel tartışmalarda vekâlet, eser ve hizmet sözleşmesi özelliğinin bulunup bulunmadığı incelenmiştir. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile taşımanın başarı ile neticelenmesi, diğer bir ifadeyle hasarsız, eksiksiz ve süresinde eşyanın varma yerine ulaşması taahhüt edilmediğinden eser sözleşmesinin “belirli bir eseri meydana getirme ya da sonucu vaad etme” unsurunun konumuzu oluşturan sözleşmede bulunmaması onu eser sözleşmesi içerisinde değerlendiren görüşü⁵¹ zayıf bırakmaktadır.⁵²

Taşıma işleri komisyonculuğu genel olarak vekâlet ilişkileri içerisinde değerlendirilebilir. Nitekim TBK'nın Dokuzuncu Bölümü'nde komisyonculuk sözleşmesi vekâlet ilişkileri içerisinde sayılmıştır. Herhangi bir ürün, eser veya sonuç taahhüt edilmeden verilen işin özenle yerine getirilmesi gereği vekâlet ilişkilerinin tümünde mevcuttur.⁵³ Komisyoncunun da taşımanın organizasyonu içerisinde gerçekleştirdiği eylemler, taşıyıcılar ve sözleşme ile ilgili diğer kişilerin seçimi ve onu yetkilendiren tarafın talimatlarına uyması özen yükümlülüğünün bir parçasıdır.⁵⁴ Fakat tipik olarak vekâlet sözleşmesinden ziyade TBK'da özel olarak düzenlenmiş olan komisyonculuk sözleşmesine dair m. 532 ve devamındaki açıklamalar taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin özellikleri ile örtüşmektedir. Hâlihazırda TTK m.

Yayımları, Ankara, 2013, s. 60; ANTALYA, Osman Gökhan: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. V/1, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019, s. 125; ERDOĞAN, İhsan: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 4. Basım, Gazi Kitabevi, Ankara, 2019, s. 12; AYDOS, Oğuz Sadık: **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler)**, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019, s. 25.

⁵⁰ AKDENİZ, 2013, a, s. 34.

⁵¹ Alman hukukunda savunulan görüş için bkz. KOLLER, Ingo: *Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, München, 2007, s. 453, 39 (AKDENİZ, 2013, a, s. 31, dp 94'ten naklen aktarımla).

⁵² Aynı yönde AKDENİZ, 2013, a, s. 32.

⁵³ ARAL, Fahrettin/AYRANCI, Hasan: **Borçlar Hukuku (Özel Borç İlişkileri)**, 11. Basım, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s. 448-449; ERZURUMLUOĞLU, Erzan: **Sözleşmeler Hukuku (Özel Borç İlişkileri)**, 7. Basım, Yetkin Yayınları, Ankara, 2017, s. 195-196.

⁵⁴ AKDENİZ, 2013, a, s. 33.

917/3'te de söz konusu durum belirtilmiştir. Diğer devlet hukuklarında da genellikle taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin klâsik yapısı vekâlet ilişkisi içerisinde incelenmektedir.⁵⁵ Yine, benzer biçimde, taşıma işleri komisyonculuğu, komisyonculuk veya acente hükümleri içerisinde de değerlendirilmektedir.⁵⁶

Taşıma işleri komisyonculuğunun klâsik yapısı, komisyonculuk sözleşmesi içerisinde değerlendirilmekte ise de taşıma yükümlülüğünün üstlenilmesi sözleşmenin hukukî niteliğini tartışmalı hale getirmiştir. AKDENİZ'in Türk hukuku bağlamında yer verdiği görüşüne göre böyle bir durumda taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin hukukî nitelendirmesinde bir değişiklik söz konusu olmamaktadır.⁵⁷ Yalnızca TTK m. 926'da öngörüldüğü üzere taşıma edimi ile ilgili uyuşmazlıklara taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümler uygulanmalıdır.⁵⁸ Bu bakımdan, uyuşmazlığın hangi edime bağlı olduğunun tespiti gereklidir.⁵⁹ Belirtilen görüş TTK m. 926'nın ifadesi ve gerekçesi ile de desteklenmektedir. Nitekim gerekçede, “*taşıma işleri yükleniciliği sözleşmesi ile taşıma sözleşmesinin yan yana yürürlükte olduğu*” belirtilmektedir. Dolayısıyla taşıma yükümü gibi üstlenilen yan edimlerin ilavesi ile bir karma sözleşme doğduğu fikri kabul edilebilir.⁶⁰ Bu paraleldeki bir başka görüşe göre, karma sözleşmeler için ortaya atılan teorilerden birisi olan kombinasyon teorisi doğrultusunda her bir edimin karakteristik olarak ait olduğu sözleşme türüne göre uyuşmazlık çözümü ayrı ayrı belirlenecektir.⁶¹ Türk hukuku bakımından, mevcut maddî hukuk düzenlemeleri dikkate alındığında söz konusu görüşe katılmak mümkündür.

⁵⁵ RAMBERG, 2005, s. 27 (3.1).

⁵⁶ HILL, 1972, s. 43; BOZKURT, 2007, s. 418. Türk hukuku bakımından ikisi arasındaki kıyaslama için bkz. AKDENİZ, 2013, a, s. 54.

⁵⁷ AKDENİZ, Umut: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, “b”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Yıl: 2013, Cilt: 4, Sayı: 2, s. 185-186.

⁵⁸ AKDENİZ, 2013, b, s. 185-186.

⁵⁹ AKDENİZ, 2013, b, s. 181.

⁶⁰ Eşyanın taşınması dışında taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine eklenen yan edimlerin onu karma sözleşme hâline getirdiğine dair bkz. KULA-DEĞİRMENCİ, 2019, s. 30.

⁶¹ KULA-DEĞİRMENCİ, 2019, s. 30.

Diğer görüşü temsil eden RAMBERG ve HILL'e göre ise, taşıma yükümlülüğünün sözleşmede üstlenilmesi, taşıma sözleşmesi açısından değiştirici bir yenilik sayılarak ona taşıma sözleşmesinin hukukî niteliğini kazandırmalıdır.⁶² Bu doğrultuda, tüm sözleşmeye taşıma sözleşmesi hakkındaki düzenlemelerin uygulanması gerekmektedir.⁶³ Nitekim, benzer biçimde 6762 sayılı TTK'nın yürürlükte olduğu dönemde m. 814 çerçevesinde taşımayı üstlenen komisyoncunun taşıyıcı sayılacağı belirtilmiştir. Söz konusu madde için yapılan değerlendirmelerde, edimler arasında bir ayırım yapılmadığı için komisyonculuk sözleşmesinin niteliğinin değiştiği, taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.⁶⁴

Taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu, taşıyıcının sorumluluğuna kıyasla oldukça hafiftir.⁶⁵ Taşıyıcı için uluslararası anlaşmalar ve devlet hukuklarında belirlenen emredici karakterdeki sorumluluk koşulları ve sınırlandırmalar, taşıma işleri komisyoncuları için söz konusu değildir.⁶⁶ Bu bakımdan, taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcının sorumluluğunu taşıyıp taşımadığı önemlidir. Bu durumun tespiti bazen güçtür. Söz konusu sorun, özellikle, kullanılan standart form, konşimento veya sözleşmelerde taşımanın ne şekilde gerçekleştireceği açıkça belirtilmediği hâllerde doğmaktadır.⁶⁷ Zira, alelade bir taşıyıcı da taşıma işleri komisyoncusunun organizasyon sorumluluğu içerisinde yer alan eşyayı paketleme, işaretleme, taşıma aracına yükleme veya boşaltma, depolama gibi yükümlülükleri çoğu zaman üstlenmektedir. Hangi hâllerde taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin hükümlerinin, hangi hâllerde taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı önem taşımaktadır. Nitekim TTK m. 926'da da taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini de üstlenebileceği, böyle bir durumda sorumluluk ve sözleşmenin hükümleri bakımından taşıyıcı sayılacağı varsayılmıştır.

⁶² Aynı yönde RAMBERG, 2005, s. 30 (3.4); HILL, 1972, s. 19.

⁶³ RAMBERG, 2005, s. 30 (3.4); HILL, 1972, s. 19.

⁶⁴ Bilgi için bkz. AKDENİZ, 2013, b, s. 192.

⁶⁵ Aynı yönde DE WIT, 1995, s. 21 (1.27).

⁶⁶ DE WIT, 1995, s. 21 (1.27).

⁶⁷ RAMBERG, 2005, s. 23.

II. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinde Esasa Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi

A. Yabancılık Unsurunun Tespiti

Yabancılık unsuru⁶⁸ akdî ilişkilere çeşitli biçimlerde dahil olabilir. İlk olarak, akdin taraflarına dair unsurlar ile akdin coğrafi bağlantıları ilişkiye yabancılık unsuru katabilecektir.⁶⁹ Tarafların tâbiyeti, ikametgâhları veya iş yerleri, mutad meskenlerinin farklı devletler içerisinde bulunması ilişkiyi kanunlar ihtilâfî hukukunun ilgi alanına sokar.⁷⁰ Sözleşmesel meselelerde, özellikle tarafların ikametgâhı veya iş yerinin yabancı devlette yer alması, yabancılık unsuru kriterinin varlığını tespitinde önem taşıyacaktır.⁷¹ Taraflara yönelik unsurların yanı sıra sözleşmenin kurulduğu yer, edimlerin ifa yerleri, ilişkinin konusunu oluşturan eşya veya sermayenin bulunduğu yer de coğrafi açıdan akdin uluslararası karakterini tayinde dikkate alınır.⁷²

Öncelikle Fransız mahkemeleri tarafından benimsenen ve günümüzde farklı hukuklarda da uygulama alanı bulan bir diğer yaklaşım ise sözleşmenin taraflarından veya diğer unsurlarından bağımsız biçimde sermayenin veya eşyanın sınır aşan hareketinin de sözleşmeyi uluslararası bir sözleşme haline getirmesidir.⁷³ Diğer bir

⁶⁸ Yabancılık unsuru kavramı çeşitli metinlerde “yabancı unsur”, “kanunlar ihtilâfî içeren unsur” veya “milletlerarası unsur” şeklinde belirtilmiştir. Terminoloji hakkında daha geniş bilgi için bkz. AYGÜN, Mesut: “Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 2015, Cilt: 18, Sayı: Özel Sayı 2014, s. 1034.

⁶⁹ TİRYAKİOĞLU, Bilgin: **Taşınır Mallara İlişkin Milletlerarası Unsurlu Satım Akitlerine Uygulanacak Hukuk**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları (No. 503), Ankara, 1996, s. 6; TARMAN, Zeynep Derya: “5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Uyarınca Yabancılık Unsuru Taşıyan Akdi Borç İlişkilerinde Hukuk Seçimi”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl: 2010, Cilt: 26, Sayı: 1, s. 146; AYGÜN, 2015, s. 1030; ÖZDEMİR, Hatice: “MÖHUK Kapsamına Giren Sözleşmelerin Tespiti Bağlamında “Yabancılık Unsuru Taşıyan Sözleşme” ve “Uluslararası Sözleşme” Kavramları”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Yıl: 1999, Cilt: 73, Sayı: 10-11-12, s. 927.

⁷⁰ DOĞAN, Vahit: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 7. Basım, Savaş Yayınevi, Ankara, 2021, s. 6; TİRYAKİOĞLU, 1996, s. 6; TARMAN, 2010, s. 146; AYGÜN, 2015, s. 1030; ÖZDEMİR, 1999, s. 927; ÇELİKEL, Aysel/ERDEM, B. Bahadır: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 17. Basım, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 10.

⁷¹ ÖZDEMİR, 1999, s. 940.

⁷² TİRYAKİOĞLU, 1996, s. 6; TARMAN, 2010, s. 146; AYGÜN, 2015, s. 1030; ÖZDEMİR, 1999, s. 927; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 10.

⁷³ ÖZDEMİR, 1999, s. 934-935; TARMAN, 2010, s. 146.

ifadeyle sözleşmenin uluslararası ticaretle ilişkili menfaatler taşıması da onun kanunlar ihtilâfi hukuku kapsamında değerlendirilmesini gerektirmektedir.⁷⁴

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi açısından, özellikle, akdin taraflarının iş yeri ve ikametgâhları ile akdin ifa edildiği yer veya yerler kişisel ve coğrafi kriterlere göre yabancılik unsurunun belirlenmesine yardımcı olacaktır. Taşıma işleri komisyoncusunun edimlerinin ifa yerinin yabancı devlette yer alması ayrıca uluslararası ticaretin menfaatlerine hizmet ettiğinden⁷⁵ yine yabancılik unsurunu ilişkiye dahil etmektedir.

Tüm unsurları ile iç hukuka tâbi bir sözleşmede bulunan yabancı hukukun seçimine ilişkin kaydın ise ilişkiye yabancılik unsurunu dahil etmesi oldukça tartışmalı bir meseledir. Benzer bir tartışmanın taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi açısından da söz konusu olması muhtemeldir. Öğretide bazı yazarlarca hukuk seçimi yolu ile yabancı hukukun seçimi ile de ilişkiye yabancılik unsurunun dahil edildiği ifade edilmektedir.⁷⁶ Bizim de taraftarı olduğumuz karşıt görüşe göre ise, halihazırda bir uluslararası karakter içermeyen sözleşmede hukuk seçimi yabancılik unsuru dahil etmeye yeterli olmayacaktır.⁷⁷ Zira, kanunlar ihtilâfi hukuku kurallarının ve hukuk seçiminin sonucunun tartışılabilmesi için ilk etapta ilişkinin yabancılik unsuru taşıması gerekmektedir.⁷⁸

B. Sözleşmenin Vasıflandırılması ve Hukukî Niteliğinin Belirlenmesi

Yabancılik unsuru içeren ilişkiye dair ihtilâflarda, öncelikle ilişkinin karakterine göre hangi hukukî kategori içerisinde değerlendirileceği belirlenir.⁷⁹ Diğer bir anlatımla

⁷⁴ ÖZDEMİR, 1999, s. 934; TİRYAKİOĞLU, 1996, s. 7-8; AYGÜN, 2015, s. 1030; DOĞAN, 2021, s. 7.

⁷⁵ İfa yerinin yabancı devlette bulunmasının hem ekonomik hem de diğer unsurların tespitine hizmet ettiğine dair bkz. ÖZDEMİR, 1999, s. 940.

⁷⁶ Bkz. NOMER, Ergin: **Devletler Hususî Hukuku**, 23. Basım, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 324; ÖZDEMİR, 1999, s. 928; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 384; ŞANLI, Cemal/ESEN, Emre/ATAMAN-FİĞANMEŞE, İnci: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 9. Basım, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 334.

⁷⁷ Bkz. TİRYAKİOĞLU, 1996, s. 7; AYGÜN, 2015, s. 1037; AYBAY, Rona/DARDAĞAN, Esra: **Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2008, s. 250; DOĞAN, 2021, s. 7-8; TARMAN, 2010, s. 146; ÖZEL, Sibel: “Sözleşmesel İlişkide Yabancılik Unsuru ve Hukuk Seçimi”, **Milletlerarası Özel Hukukta Güncel Konular Sempozyumu** (Eskişehir, 21-22 Nisan 2016), (ed. TİRYAKİOĞLU, Bilgin/AYGÜN, Mesut/ÖNAL, Ali/ALTIPARMAK, A. Kübra/KAYA, Cansu), Yetkin Yayınları, Ankara, 2016, s. 433-435.

⁷⁸ AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 250-251.

⁷⁹ NOMER, 2021, s. 414; AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 147.

ilişkinin vasıflandırılması gerekir. Uluslararası ticarete faydalanılan sözleşme türleri bazen farklı hukuklarda farklı biçimde nitelendirilmekte, diğer bir anlatımla vasıf ihtilâflarını doğurmaktadır.⁸⁰ Dolayısıyla, vasıflandırma sorununun çözümünün hangi hukuka göre yapılacağı, hangi bağlama kuralının uyumsuzluğu çözümede kullanılacağını tespit etmek bakımından önem arz eder.

Vasıflandırmanın hangi hukuka göre yapılacağı konusunda meselenin öğretide *lex fori*'ye göre, *lex causae*'ye göre veya karşılaştırmalı hukuka göre vasıflandırılması gibi çeşitli çözüm yöntemleri önerilmiştir.⁸¹ Kıta Avrupası'nda sıklıkla ilişkinin *lex fori*'ye göre vasıflandırılması tercih edilmektedir.⁸² Vasıflandırmanın *lex fori*'ye göre yapılması çoğu hâlde kolaylık ve zamandan tasarruf sağlamaktadır. Bununla beraber, *lex causae* veya karşılaştırmalı hukuka göre vasıflandırmanın somut olaydaki maddî hukuk adaletine daha çok hizmet edebileceği belirtilmektedir.⁸³ Bununla beraber, ancak vasıflandırmadan sonra uygulanacak hukuk belirlenebileceği için, esasa uygulanacak hukuka (*lex causae*) göre vasıflandırmayı tercih etmek esasında davaya bakan hakimi bir kısır döngü içerisinde bırakmaktadır.⁸⁴ Son olarak, karşılaştırmalı hukuka göre veya bağımsız kanunlar ihtilâfi hukukuna göre vasıflandırmada da *lex fori* veya *lex causae* esas alınmadan evrensel hukuk kavramları çerçevesinde ve karşılaştırmalı incelemelerde bulunularak uyumsuzluk çözüm merciinin vasıflandırmada bulunması önerilmektedir.⁸⁵ Bununla beraber, bu çözüm de iş yükünü artırıcı bulunduğundan etkin bir yöntem olarak genel kabul görmemektedir.⁸⁶

⁸⁰ NOMER, 2021, s. 414; AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 148; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 75; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 57.

⁸¹ AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 151; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 79 ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 58.

⁸² AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 151; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 79 ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 58.

⁸³ AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 150.

⁸⁴ AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 150.

⁸⁵ ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 83; AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 152; TİRYAKİOĞLU, 1996, s. 84-85.

⁸⁶ AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 152.

Karşılaştırmalı hukukta ve Türk hukukunda taşıma işleri komisyonculuğunun hukukî nitelendirmesindeki farklılıklar, uluslararası özel hukuk bakımından vasıf ihtilâflarını doğuran hâllerden birisine işaret etmektedir.⁸⁷ Vasıflandırmada kullanılan yöntemlerin tümünde bir hukuk düzeninin meseleyi nitelendirme biçiminden istifade edilmektedir. Yukarıda hukukî niteliği tartışılırken bahsi geçtiği üzere, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi zaman zaman taşıma sözleşmesi niteliği taşımaktadır. Bu bağlamda, taşıma sözleşmesi ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesini ayırt etmede maddî hukukta kullanılan kriterler *lex fori*'ye göre vasıflandırıldığında “taşıma sözleşmesine”, *lex causae*'ye göre vasıflandırıldığında ise “taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine” uygulanacak hukuku işaret edebilir.⁸⁸ Kimi zaman taşıma yükümlülüğünü içermeyen taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde de vasıf ihtilâfları doğabilmektedir. Örneğin taşımanın organizasyonunu konu alan bazı sözleşmeler Türk hukukunda taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi olarak kabul edilirken, Anglo-sakson hukukunda acente sözleşmesi veya vekâlet sözleşmesi şeklinde de nitelendirilebilmektedir.⁸⁹

Maddî hukuk hükümleri yönünden karşılaştırmalı hukukta ve Türk hukukunda taraflar arasındaki ilişkinin nitelendirilmesinde ilk olarak sözleşme metni, kullanılan taşıma belgeleri⁹⁰ ve bunların içeriğinde yer alan kayıtlar⁹¹, fatura ve irsaliyedeki

⁸⁷ Aynı yönde VERHEYEN, 2015, s. 85-86.

⁸⁸ Çeşitli örnekler için bkz. VERHEYEN, 2015, s. 85-86. Bununla birlikte, bazı yazarlarca, özellikle taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi açısından, komisyoncunun meslekî faaliyetinin merkezini oluşturan yer hukukunun vasıflandırmada dikkate alınması halinde sözleşmenin taşıma veya aracılık yönünün değerlendirilmesinde ve bir ayrıma varılmasında daha adil bir sonuç elde edileceği ifade edilmiştir. Bkz. REYNOLDS QC, 2014, s. 258.

⁸⁹ BOZKURT, 2007, s. 418.

⁹⁰ Örneğin aşağıda daha detaylı değerlendirileceği üzere taşıma işleri komisyoncuları da eşyayı taşımak üzere teslim aldığında tesellüm konşimentosu veya bir teslim alma belgesi düzenleyebilmektedir. Bazı hukuklarda komisyoncu tarafından konşimento düzenlenmesi komisyoncunun taşıyıcı gibi hareket ettiği yönünde kanaat uyandırabilmektedir. Bilgi için bkz. REYNOLDS QC, 2014, s. 254, 259. Türk hukuku bakımından yapılan değerlendirme için bkz. KULA-DEĞİRMENCİ, 2012, s. 86.

⁹¹ Ayrıntılı örneklendirme için bkz. KARA, 2006, s. 74-75. Yargıtay 11. HD'nin bir kararında, nakliye ücretinin belirtildiği taşıma senedinin komisyoncuya ait şirket tarafından düzenlenmesi 6762 sayılı TTK m. 814'e göre taşımanın da komisyoncu tarafından üstlenildiği sonucunu doğurduğu kanaatine varılmıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD., 08.05.2013, E. 2012/9203, K. 2013/9408. Karara erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (18.08.2022).

kayıtlar⁹², sözleşme hazırlığı görüşmelerindeki taraf iradeleri, sözleşmenin ifası sırasında tarafların tutumu incelenmelidir.⁹³ Sözleşmede taşıma hizmeti sağlayan tarafın taşımadan doğan riskleri de üstlenmesi veya taşımayı kısmen ya da tamamen gerçekleştirmeyi taahhüt etmesi, nihayetinde taşıyıcı olarak nitelendirilmesi sonucunu doğurabilir.⁹⁴

Bununla birlikte, sözleşmeye ilişkin faktörler de kimi zaman ilişkinin nitelendirilmesi açısından ayırt edici değildir.⁹⁵ Sözleşme ve belgelerin yeterince kesin bir anlatıma işaret etmediği hâlde farklı faktörlerin de dikkate alınması gerekmektedir. Söz gelimi, taşıma işinin sözleşme ile farklı bir taşıyıcıya devredilmesi alelade bir taşıma sözleşmesinde de, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde de söz konusu olabilmektedir.⁹⁶ Diğer bir anlatımla, burada bir alt taşıyıcıdan istifade ediliyor veya taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcıyı belirleme görevi sonucunda eşyanın bir taşıyıcı marifetiyle taşınıyor olması da mümkündür.⁹⁷ Bazı hukuklarda ilişkinin yorumu taşıma sözleşmesi lehine, bazılarında ise taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi lehine gerçekleşmektedir.⁹⁸

Yine, toplama yük şeklinde eşya taşınması ve tek ücret belirlenmesi⁹⁹ de taşıma işleri komisyonculuğundan ziyade taşıma sözleşmesinin hükümlerinin uygulanması gerektiğine işaret eden bir hâl olarak kabul görebilmektedir.¹⁰⁰ Toplama yük taşınmasında

⁹² Yargıtay 11. HD., 24.01.2013, E. 2012/18481, K. 24.01.2013; Yargıtay 11. HD., 11.10.2013, E. 2013/490, K. 2013/18184. Kararlara erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (18.08.2022).

⁹³ DE WİT, **1995**, s. 25-26 (1.32); RAMBERG, **2005**, s. 30 (3.4); AKDENİZ, **2013**, a, s. 50 vd.; KARA, **2006**, s. 74-75; VERHEYEN, **2015**, s. 83; LAYTON/DINELLI/SCHILLING, **2017**, s. 818; REYNOLDS QC, **2014**, s. 254.

⁹⁴ LAYTON/DINELLI/SCHILLING, **2017**, s. 818.

⁹⁵ RAMBERG, **2005**, s. 23.

⁹⁶ VERHEYEN, **2015**, s. 85.

⁹⁷ VERHEYEN, **2015**, s. 85; KULA-DEĞİRMENCİ, **2019**, s. 37.

⁹⁸ VERHEYEN, **2015**, s. 85.

⁹⁹ Taşıma ve komisyonun ayırt edilmeden taşıma işinin bütünü için bir ücret kararlaştırılması bazı hukuklarda taşıma sözleşmesinin söz konusu olduğuna dair bir belirteç olarak değerlendirilirken, diğer hukuklarda alelade bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin hükümleri kapsamında kalabilmektedir. Bilgi için bkz. VERHEYEN, **2015**, s. 86; LAYTON/DINELLI/SCHILLING, **2017**, s. 817; REYNOLDS QC, **2014**, s. 255.

¹⁰⁰ Konu hakkında Alman, Fransız ve Hollanda hukuklarının kıyaslaması için bkz. VERHEYEN, **2015**, s. 86. İngiliz hukuku açısından bkz. REYNOLDS QC, **2014**, s. 255. Yargıtay kararına konu olmuş bir olayda

lojistik hizmetini sağlayan kişi, pek çok gönderene ait yükü bir araya getirip taşıtarak ilgili taşıma aracının tam kapasite ile çalışmasını, bu şekilde de birim yük başına düşen maliyeti azaltarak taşımanın gerçekleştirilmesini sağlamaktadır.¹⁰¹ Hizmeti sağlayan kişi yükler için kendi hesabına tıpkı bir gönderen gibi taşıyıcı ile sözleşme akdetmekte ve en ekonomik şekilde eşya taşıtmayı hedeflemektedir.¹⁰² Türk hukukunda TTK m. 927’de olduğu üzere, farklı hukuklarda da böyle bir durumda lojistik hizmetini sağlayan taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı üstlendiği kabul edilmektedir. Zira böyle bir durum komisyoncunun ekonomik fayda sağlamak için yeterince güvenilir ve ehil olmayan alt taşıyıcılardan istifade etmesi riskini barındırmaktadır.¹⁰³ Dolayısıyla, çeşitli hukuklarda maddi hukuk hükümleri çerçevesinde komisyoncuya taşıyıcı sorumluluğu atfedilerek gönderenin yararına hareket edilmiştir.¹⁰⁴

Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD)’ın *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others* kararında¹⁰⁵ Roma Konvansiyonu kapsamında uygulanacak hukukun eşya taşıma sözleşmelerine dair m. 4/4’e göre mi yoksa sözleşmeye uygulanacak hukuka dair genel kural olan m. 4/1 ve 2’ye göre mi ele alınacağını tartışılmıştır. Esasa bakan ilk derece mahkemesi, karara konu olayda bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin ne şekilde vasıflandırılacağı konusunda ABAD’dan bir

da tek ücret belirlenmesi ilk derece mahkemesi tarafından taraflar arasındaki sözleşmede taşıma sözleşmesine dair hükümlerin uygulanması gerektiği şeklinde yorumlanmıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD., 31.10.2017, E. 2016/3438, K. 2017/5903. Erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (18.08.2022). Benzer bir kararda da Yargıtay 11. HD tarafından komisyoncu tarafından düzenlenen faturada ithalata, ordino ve navlun bedelinin belirtilerek ödenmesinin istenmesi ile taşıma işini gerçekleştiren fiilî taşıyıcıya ödenmek üzere ayrıca bir navlun bedeli kararlaştırılmamış olması taşımanın komisyoncu tarafından üstlenildiği şeklinde yorumlanmıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD., 30.05.2018, E. 2016/10995, K. 2018/4114. Erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (18.08.2022). Ayrıca Türk hukuku bakımından tek ücret belirlenmesinin taşımanın üstlenildiğinin bir belirteci olduğuna dair görüş için bkz. KULA-DEĞİRMENCİ, **2012**, s. 86.

¹⁰¹ AKDENİZ, Umut: “6102 sayılı TTK’da Taşıma İşleri Komisyoncusu için Öngörölmüş Yeni Bir Hüküm ‘Toplama Yük’”, **Legal Hukuk Dergisi**, Yıl: 2014, Cilt: 12, Sayı: 133, s. 4.

¹⁰² AKDENİZ, **2014**, s. 6.

¹⁰³ AKDENİZ, **2014**, s. 6.

¹⁰⁴ VERHEYEN, **2015**, s. 85-86; AKDENİZ, **2014**, s. 6.

¹⁰⁵ *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others*, Case C-305/13, 23.10.2014 için bkz. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62013CJ0305>>, (18.08.2022).

ön karar talep etmiştir. Divan, kararında eşyanın taşınması için akdedilen komisyonculuk sözleşmesinin karakteristik edimini eşyanın taşınmasının organizasyonunun oluşturduğunu vurgulayarak, olağan şartlarda taşıma ediminin bu sözleşme tipinin esas amacı olmadığını belirtmiştir.¹⁰⁶ Öte yandan, sözleşmeden doğan ilişkinin amacı, karakteristik edimi yerine getiren tarafın yükümlülükleri ve esas edimin konusu dikkate alındığında sözleşmenin bir eşya taşıma sözleşmesinin özelliklerini taşımasının da mümkün olduğuna hükmetmiştir.¹⁰⁷

Davaya konu olayda Divan, ön karar talebinde bulunan mahkemenin sözleşmenin hükümleri, taraflar arasındaki ticarî ilişkinin özellikleri ve Roma Konvansiyonu m. 4/4'te eşyanın taşınmasını konu alan sözleşmelere uygulanacak hukuku tespit eden hükmü bir arada değerlendirerek hangi ölçüde esas edimin konusunu eşyanın taşınması olduğunu tespit etmesi gerektiğini ifade etmiştir.¹⁰⁸ Divan'a göre sözleşmenin asıl amacının eşyanın taşınması olduğu belirlenirse, mevcut sözleşme bir eşya taşıma sözleşmesi kabul edilmeli ve m. 4/4'e göre objektif akit statüsüne göre uygulanacak hukuk belirlenmelidir.¹⁰⁹

C. Uluslararası Anlaşmaların Uygulanması Gereken Hâller

Taşıma hukuku, özellikle eşya taşımacılığı bakımından, uluslararası anlaşmalarla yoğun biçimde düzenlenmiş bir disiplindir. Eşya taşımacılığını konu alan çok taraflı uluslararası sözleşmeler Kıta Avrupası hukukunda yeknesaklık ihtiyacını önemli düzeyde karşılamaktadır.¹¹⁰ Bahsi geçen uluslararası anlaşmalar kara yolu, deniz yolu, hava yolu

¹⁰⁶ *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others*, s. 6, para. 27.

¹⁰⁷ *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others*, s. 6, para. 28.

¹⁰⁸ *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others*, s. 6, para. 31.

¹⁰⁹ *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others*, s. 6, para. 32.

¹¹⁰ Türkiye'nin taraf olduğu ve uygulanması söz konusu olan sözleşmelere örnekler için bkz. karayolu ile eşyanın taşınması için 1956 tarihli "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi (CMR)", RG., 04.01.1995, 22161. Eşyaların demiryolu ile taşınması hakkında "Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar ve Ekleri", RG, 27.03.1985, 18707. Sözleşmenin 1990 tarihindeki revizyonunun onaylanmasına dair RG, 22.06.1994, 21968. Vilnius Protokolü ile getirilen en önemli kapsamlı değişiklik ve Konvansiyon'un faydalanılan şekli için bkz. RG., 24.12.2005, 26033 (mükerrer). Hava yoluyla eşya taşımaları için ilk olarak "1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme" (Varşova Konvansiyonu) onaylanma kanunu için bkz. RG., 13.03.1977, 15877, Bakanlar Kurulu kararı için bkz. RG., 03.12.1977, 16128. Türkiye'nin Varşova Konvansiyonu ile birlikte onay kanununa dahil ettiği "12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi

ve demir yolu taşımacılığı ekseninde her bir taşıma türünde taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümler merkez alınarak oluşturulmuştur.

Türk mahkemelerinin önüne gelen bir uyuşmazlıkta uygulanma statüsü içerisinde yer alan konularda Anayasa¹¹¹ m. 90/5 ile MÖHUK m. 1/2 hükmü gereğince öncelikle uluslararası sözleşme hükümleri uyuşmazlığa uygulanacaktır. Taraflarca taşıma işleri komisyonculuğu olarak nitelendirilen bir akdî ilişkinin yargı mercii tarafından vasıflandırılması neticesinde bir eşya taşınması sözleşmesinin bulunduğu hükmedilir ve bu sözleşmenin herhangi bir uluslararası anlaşmanın uygulanma kapsamında kaldığına kanaat getirilirse öncelikle bu uluslararası sözleşmenin hükümleri uygulama alanı bulacaktır.¹¹²

Ne var ki, yabancılık unsuru taşıyan eşya taşıma ilişkilerini düzenleyen uluslararası sözleşmeler, karşılaşılabilecek her bir hukukî soruna yönelik hüküm içermemektedir. Dolayısıyla, önemli ölçüde bertaraf edilmiş olsa dahi, eşya taşıma sözleşmeleri bakımından, kanunlar ihtilâfî kurallarına duyulan ihtiyaç halen devam etmektedir. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi hakkında da hâlihazırda kabul edilmiş bir uluslararası anlaşma bulunmadığından yine meselenin çözümünde *for* devletinin bağlama kurallarından istifade edileceği sonucuna varılmaktadır.¹¹³

Değiştiren Protokol” (1955 tarihli Lahey Protokolü) için bkz. RG., 13.03.1977, 15877 ve Türkçe çevirisi için bkz. RG., 03.12.1977, 16128. Ayrıca taraf olunan “26 Eylül 1955’te Lahey’de Yapılan Protokolle Tadil Edilen 12 Ekim 1929’da Varşova’da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol” (Guatemala City Protokolü) ile “1975 tarihli 3 ve 4 sayılı Montreal Protokolleri” için bkz. RG., 21.04.1993, 21559. Son olarak, “1999 tarihli Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme” (Montreal Konvansiyonu)’nun onay kanunu (RG., 14.04.2009, 27200) ve ilgili Bakanlar Kurulu kararının yayımlandığı RG., 01.10.2010, 27716. Deniz yolu ile eşyanın taşınması hakkında bkz. “1924 tarihli Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme” (Lahey Kuralları), RG., 22.02.1955, 8936.

¹¹¹ RG., 09.11.1982, 17863 (Mükerrer).

¹¹² Örn. bkz. Yargıtay 11. HD., 19.12.2013, E. 2013/8194, K. 2013/23266; Yargıtay 11. HD., 03.07.2017, E. 2016/2175, K. 2017/4051. Kararlara erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (18.08.2022).

¹¹³ NIELSEN, Peter Arnt: “The Rome I Regulation and Contracts of Carriage”, **Rome I Regulation: The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe** (ed. FERRARI, Franco/LEIBLE, Stefan), Sellier European Law Publishers, Munich, 2009, s. 101.

D. Kanunlar İhtilâfı Hukukuna Göre Uygulanacak Hukuk

1. Genel Olarak

Yabancılık unsuru taşıyan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin herhangi bir uluslararası anlaşmanın uygulanma hükümlerinin kapsamına girmemesi hâlinde uyuşmazlık çözüm mercii, *lex fori*'nin kanunlar ihtilâfı kuralları dairesinde uygulanacak hukuku tespit edecektir. İlişkinin vasıflandırılmasına göre bağlama kurallarınca tespit edilen devlet hukukunun mâddi hükümleri değerlendirmeye alınarak bir sonuca varılması gerekecektir.

Çalışmamızda Roma Sözleşmesi, Roma I Tüzüğü ile MÖHUK çerçevesinde yetkili hukukun belirlenmesi mukayeseli bir biçimde tartışılacaktır. Fakat, öncelikle belirtmelidir ki sayılan düzenlemelerde doğrudan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine uygulanacak hukuku belirleyen özel bir bağlama kuralı mevcut değildir. Bu bakımdan sözleşmenin çözümünde sözleşmeden doğan ihtilâflara uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuralın dikkate alınması gerekmektedir. Bununla beraber, ilişkinin vasıflandırılması ile taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk hakkındaki özel bağlama kuralına da başvurulması gerekebilir. Böyle bir hâlde taşıma işleri komisyonculuğunun karma sözleşme yapısı dikkate alınarak, özellikle taraflarca geçerli bir hukuk seçimi gerçekleştirilmemiş ise, mevcut sözleşmeye hangi bağlama kuralının uygulanacağı veya iki bağlama kuralının da sözleşmenin kısımlarına ayrı ayrı uygulanabilirliği tartışma konusu yapılacaktır.

2. Hukuk Seçimi

Roma Sözleşmesi ve Roma I Tüzüğü m. 3 ile MÖHUK m. 24 kapsamında düzenlenen hukuk seçimi imkânı sayesinde akdî borç ilişkilerinin tarafları, aralarındaki ilişkiye uygulanacak devlet hukukunu belirleyebilmektedir.¹¹⁴ Taraflar bu seçimi açıkça

¹¹⁴ Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerinde, FIATA gibi bazı kuruluşların genel kurallarına sözleşmede göndermede bulunularak uyuşmazlıkların çözümü istenebilmektedir. Söz konusu kurallar taraflar arasındaki ilişkiyi ayrıntıları ile düzenlediğinden ticarî akitlerin kurulmasında kolaylık sağlamakta ve sektörün güncel uygulamaları ile de örtüşmektedir. Çeşitli uluslararası kuruluşlarca hazırlanan standart kurallara sözleşmelerde hukuk seçimi şeklinde yer verilmesinin sonucu öğretide tartışmalıdır. Geçerli bir hukuk seçimi biçiminde sayılabilmeleri hususunda karşıt görüşler bulunmakta ise de genel olarak karşılaştırmalı hukukta ve Türk hukukunda söz konusu kurallar, enkorporasyon yoluyla sözleşmeye dahil edilmiş metinler şeklinde değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, objektif akit statüsüne göre tespit edilen

veya örtülü biçimde gerçekleştirebilir.¹¹⁵ Bu konuda taraflara tanınan serbesti, hangi hukukun seçilebileceğini, hukuk seçiminin yapılacağı zamana karar verebilmeyi, onu değiştirebilmeyi ve hukuk seçimini sözleşmenin bazı kısımlarına veya tamamına teşmilini de içermektedir.¹¹⁶ Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesini hukuk seçimi yönünden bu ana kuraldan ayrı değerlendirmeyi gerektiren bir durum bulunmamaktadır. Uyuşmazlığı çözen yargı mercii tarafından sözleşmenin vasıflandırılması sonucunda taşıma sözleşmesi karakteri içerdiği ve uygulanacak hukukun da eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk hakkındaki kurala göre çözümlenmesi gerektiği sonucuna varılırsa da yine aynı esaslar geçerlidir.¹¹⁷ Bununla birlikte, taşıma işleri

uygulanacak hukukun emredici kurallarına uygun düştüğü ölçüde sözleşmeye dahil edilen metnin kurallarından istifade edilmesi mümkündür. Ayrıntılı bilgi için bkz. EKŞİ, Nuray: **Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında "Incorporation" Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları**, "a", İstanbul, 2010, s. 26-27; EKŞİ, Nuray: "Kanunlar İhtilâfi Alanında 'Incorporation'", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 1999-2000, Cilt: 19, Sayı: 1-2, s. 266 vd.; NOMER, 2021, s. 324 ; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 329; DOĞAN, 2021, s. 407; BAYATA-CANYAŞ, Aslı: **AB ve Türk Hukuku Uyarınca Sözleşmeye Uygulanacak Hukuka İlişkin Genel Kural**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012, s. 62-64.

¹¹⁵ Hukuk seçimi şeklinin ayrıntıları hakkında bkz. NOMER, 2021, s. 326 vd.; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 385 vd.; DOĞAN, 2021, s. 402 vd.; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 325 vd.; BAYATA-CANYAŞ, 2012, s. 51 vd.; STONE, Peter: **EU Private International Law**, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton, 2006, s. 272 vd.

¹¹⁶ AYBAY/DARDAĞAN, 2008, s. 252; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 326; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 386; BAYATA-CANYAŞ, 2012, s. 68. Kısmî hukuk seçimi, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi gibi bazı şartlarda karma sözleşme niteliği taşıyabilen veya farklı ülkelerde birden fazla edimin gerçekleştirileceği sözleşmeler açısından uygundur. Zira hukuk seçimi ile karışık bir durum yaratmamak suretiyle örneğin sözleşmenin organizasyonunu içeren kısım bir hukuka, taşımanın üstlenilmesi hâlinde taşımanın ifası ve sonuçları bir başka hukuka tâbi kılınabilir. Bu durumda örneğin taşımanın bir alt taşıyıcı marifetiyle gerçekleştirileceği hâlde taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile alt taşıma sözleşmesi arasında aynı hukukun seçimi ile paralellik kurulabilir. Kısmî hukuk seçimi hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. EKŞİ, 1999, s. 269.

¹¹⁷ Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine, eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka ilişkin kural tatbik edildiğinde de Roma Sözleşmesi m. 4/1 ve Roma I Tüzüğü m. 5/1 göndermesi ile akdi ilişkilerde hukuk seçimi hakkındaki genel kuralın uygulanacağı açıktır. MÖHUK m. 29/1, diğer düzenlemeler kadar açık bir göndermede bulunmamakta ise de yine akdi ilişkilerde hukuk seçimi hakkındaki genel kuralın uygulanacağı ifade edilebilir. Benzer yönde bkz. PARTALCI, Rümeyza: "Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29'un Değerlendirilmesi", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 2017, Cilt: 37, Sayı: 2, s. 775; GÜMÜŞLÜ-TUNÇAĞIL, Gülce: **Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2016, s. 257; BURDURLU-AHLAT, Özlem: "Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 29. Maddesi Kapsamında Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukukun Değerlendirilmesi", **Atipik Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk** (ed. ÖZEL, Sibel/PÜRSELİM-ARNING, Hatice Selin), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 596. EKŞİ, bahsi geçen kural içerisinde hukuk seçiminin hangi biçimde (açık veya zımnî) yapılabileceğinin tespit edilmemesini bir noksanlık olarak belirtmektedir. Bkz. EKŞİ, Nuray: "Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 sayılı MÖHUK md. 29) ", "c",

komisyonculuğu sözleşmesinde hukuk seçimini etkileyebilecek birtakım ilave özel durumlardan söz edilmesi faydalıdır.

Taşıma işleri komisyonculuğu ilişkisinde taraflar arasında genellikle FIATA gibi uluslararası kuruluşlar tarafından oluşturulan standart sözleşmeler ve taşıma belgeleri kullanılmaktadır.¹¹⁸ Taşıma belgeleri içerisinde, doğurduğu hukukî ilişkiler bağlamında konşimento¹¹⁹ dikkat çekicidir. Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukukta konşimento düzenlenmesi kural olarak mecburi değil¹²⁰ ise de genellikle uzun mesafeli deniz taşıma ilişkilerinde deniz taşıyıcısı tarafından tanzim edilerek yükletene¹²¹ verilmektedir.¹²² Taşıdığı hukukî fonksiyonlar yetkili hukuka göre anlam kazanmakla birlikte, genel olarak karşılaştırmalı hukuk ve Türk hukukunun maddî düzenlemelerinde eşyanın teslimini gösterme fonksiyonuna, taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispat fonksiyonuna ve kıymetli evrak niteliğine dikkat çekilmektedir.¹²³ Taşımacılıkta konşimento dışında farklı taşıma

Avrupa'da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Konferans Yayınları Dizisi-2, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 143; EKŞİ, Nuray: **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, “b”, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 106.

¹¹⁸ *FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)*, *FWB (Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill)*, *FCT (FIATA Forwarder's Certificate of Transport)*, *FCR (FIATA Forwarder's Certificate of Receipt)* gibi. Örnekleri için bkz. <https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Diverses/FIATA_Documents_and_Forms.pdf>, (18.08.2022).

¹¹⁹ Tanımı için bkz. “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi” (“Hamburg Kuralları”) m. 1/7. Hamburg Kuralları'nın faydalanılan İngilizce metni için bkz. <https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules>, (18.08.2022). Diğer bir tanım için bkz. TTK m. 1228.

¹²⁰ YEŞİLOVA, Ecehan: **Konşimentonun İspat Kuvveti**, Güncel Yayınevi, İzmir, 2006, s. 42; GÜRSES, **2006**, s. 271; ÜNAN, **2006**, s. 387.

¹²¹ Eşyanın teslimi bazen gönderen tarafından değil, üçüncü kişi tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu durumda, eşyayı taşınmak üzere taşıyıcıya teslim eden kişi “yükleten” olarak adlandırılmaktadır. Bkz. AKSOY, **2015**, s. 27; SÜZEL, Cüneyt: **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 146-147.

¹²² KARAN, Hakan: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konşimento Arasındaki İlişki”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl: 2000, Cilt: 20, Sayı: 4, s. 153; ÖZGENÇ, **2014**, s. 256.

¹²³ KARAN, **2000**, s. 155-156; ÖZÇELİK, Gülüm: **Konşimentodan Doğan Kanunlar İhtilâfi**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s. 17; YEŞİLOVA, **2006**, s. 42; GÜRSES, **2006**, s. 274.

senetleri de kullanılmaktadır. Bunlar demiryolu taşıma belgesi, deniz yük senedi, hava yük senedi gibi isimler altında düzenlenmektedir.¹²⁴ Bununla birlikte, söz konusu belgelerin konşimentoya kıyasla bazı fonksiyonları eksiktir.¹²⁵ Yine de konumuz bakımından da önem taşıdığı üzere sebebini oluşturan sözleşmenin akdedildiğini ve içeriğini ispat fonksiyonu bu belgelerde de yine devam etmektedir.¹²⁶

Taşıma senetleri içerisinde özellikle üzerinde durmak istediğimiz konşimento, genellikle, eşyanın taşıma aracına yüklenmesi ile birlikte “yükleme konşimentosu (*shipped bill of lading*)” şeklinde taşıyıcı tarafından verilmektedir.¹²⁷ Ancak, taşıma işleri komisyoncuları tarafından da eşyanın taşınması amacıyla teslim alınması üzerine “tesellüm konşimentosu (*received for shipment bill of lading*)” veya benzeri nitelikte taşıma belgeleri düzenlenebilmektedir.¹²⁸

Esasında taşıma sözleşmesi veya taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile konşimento birbirinden bağımsızdır ve birinin diğerinden sonra düzenlenmesi diğerinin tadili anlamına gelmemektedir.¹²⁹ Aksine, konşimentonun düzenlenmesi ile sebebini, taşıma sözleşmesinin veya taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin oluşturduğu yeni bir akdî ilişki kurulmaktadır.¹³⁰ Aynı doğrultuda, çoğunlukla sözleşmeden sonra düzenlenen konşimentoya doğrudan sözleşme hükümlerinin teşmili, konşimentoya bağlı hak iddia eden üçüncü kişi olan hamilin menfaatlerini zedeleyebilecektir.¹³¹ Buna karşın, genel olarak, ispat ilişkisi yönünden aralarındaki bağlantı da yok sayılamamaktadır.¹³² Söz konusu bağlantı nedeniyle de uluslararası özel hukuk yönünden konşimentoda yer

¹²⁴ GÜRSES, 2006, s. 284-285, 290, 305.

¹²⁵ GÜRSES, 2006, s. 284-285, 290, 305.

¹²⁶ GÜRSES, 2006, s. 284-285, 290, 305.

¹²⁷ REYNOLDS QC, 2014, s. 254; YEŞİLOVA, 2006, s. 41; GÜRSES, 2006, s. 274.

¹²⁸ REYNOLDS QC, 2014, s. 254; YEŞİLOVA, 2006, s. 41; GÜRSES, 2006, s. 274.

¹²⁹ KARAN, 2000, s. 163; YEŞİLOVA, 2006, s. 55.

¹³⁰ ÖZÇELİK, 2007, s. 32; YEŞİLOVA, 2006, s. 51, 55.

¹³¹ ÜLGNER, Fehmi: “Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl: 1995, Cilt: 18, Sayı. 1-2, s. 98.

¹³² KARAN, 2000, s. 163; YEŞİLOVA, 2006, s. 89.

verilen hukuk seçimi, yetki şartı veya tahkim kayıtlarının sözleşmeye etkisi ve sözleşmedeki kayıtların konşimentoya etkisi öğretide tartışmalıdır.¹³³

Taşıma işleri komisyonculuğu ve ona bağlı düzenlenen taşıma belgeleri arasındaki ilişkide de benzer tartışmaların doğması muhtemeldir. Taşıma işleri komisyonculuğu uygulamasında konşimento düzenleyen komisyoncunun karşısında konşimentoyu teslim alan hamil, taşıtan veya yükleten olabilir. Konşimento tek bir tarafın (komisyoncunun) düzenleyerek gönderen veya yükletene verdiği bir belge olduğundan içeriğinde yer alan hukuk seçimi, yetki şartı veya tahkim kaydı karşılıklı irade birliği çerçevesinde kararlaştırılmamaktadır.¹³⁴ Yine, konşimentoların çoğunluğunun örnek bir form kullanılarak düzenlenmesi, genel işlem şartı niteliği taşıdığı düşünülerek geçerliliği hakkında karşıt görüşleri ortaya çıkarmıştır.¹³⁵ Hukuk seçimi açısından belirtilmelidir ki bu kayıtların geçerliliği ancak seçilen hukuka göre incelenerek değerlendirilebilecektir.

Yabancılık unsuru taşıyan ilişkide, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin yazılı olmaması veya hukuk seçimi hakkında herhangi bir açık kayıt içermemesi durumunda konşimento veya diğer belgelerin sözleşme kayıtlarını ispat kuvvetinin belirlenmesi önem taşımaktadır. Bu bağlamda, öncelikle ilişkinin vasıflandırılması gerekmektedir. Bir belgenin ispat vasıtası olup olamayacağının usul hukukuna mı yoksa

¹³³ ÖZGENÇ, 2014, s. 255 vd.; DAMAR, Duygu: “Konşimentodan Çarter Partiye Yapılan Atıfla Tahkim Anlaşmasının Kurulması Meselesi ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’ndaki Hükümün Değerlendirilmesi”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Yıl: 2006, Cilt: 64, Sayı: 2, s. 254 vd.

¹³⁴ Ayrıntılı tartışma için bkz. DAMAR, 2006, s. 257; ÖZGENÇ, 2014, s. 260.

¹³⁵ İlk olarak ifade edilmelidir ki yabancılık unsuru taşıyan ihtilâfta genel işlem şartlarının değerlendirilmesi öncelikle vasıflandırılmasını gerektirmektedir: ÖZGENÇ, Zeynep: “Genel İşlem Şartlarında Yer Alan Hukuk Seçimi Anlaşmasının Geçerliliği”, **Genç Milletlerarası Özel Hukukçular Konferansı**, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuka Genç Yaklaşımlar Konferans Serisi No. 8 Milletlerarası Özel Hukuk (ed. TARMAN, Zeynep Derya), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 402. YEŞİLOVA, genel işlem şartlarının bulunduğu konşimentolarda, konşimentonun önü ya da arkasında mevcut olan yazılı hükümlerden uluslararası ticarete genel kabul edilenlerin dışında bir hüküm bulunması hâlinde buna dikkat çekilmediği ve karşı tarafın bilgisine sunulmadığı hâlde şartların geçerli sayılmayacağını belirtmektedir. Diğer hükümler yönünden ise, ticaretin uygulanagelişinde kabul edilen ve sıkça kullanılan hükümlerin teslim alan tarafından yöneltilen açık ya da zımnî irade beyanı ile sözleşmenin geçerli sayılacağını ifade etmektedir. Bkz. YEŞİLOVA, 2006, s. 91-92. Uluslararası özel hukukta genel işlem şartlarındaki hukuk seçimi hakkında ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. ÖZGENÇ, 2008, s. 402 vd.; ÖZGENÇ, 2014, s. 260; EKŞİ, 2010, “a”, s. 112 vd.; NOMER, 2021, s. 325; EKŞİ, 1999, s. 278.

maddî hukuka mı ait olduğu meselesi öğretide fikir birliğinden yoksundur.¹³⁶ *Lex fori* olarak Türk hukuku uygulandığında, taşıma işleri komisyoncusunun tesellüm konşimentosunda uygulanacak hukuk hakkında komisyonculuk sözleşmesine herhangi bir atıfta bulunulmuyorsa ve komişmento hamili ile gönderen farklı kişiler ise sözleşme veya konşimentoda yer verilen hukuk seçimi kaydı birbirine etki etmeyecektir.¹³⁷ Bununla beraber, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin tarafı olan gönderen ile konşimento hamili aynı kişiler ise ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi yazılı değil veya yazılı ise de herhangi bir hukuk seçimi kaydı yer almıyor ise, konşimentoda yer alan kaydın taraflar arasında belirleyici olduğu savunulmaktadır.¹³⁸ Nitekim, Türk hukuku açısından konşimento, akdî ilişkiyi ispat eden bir işlev taşımaktadır.¹³⁹ Dolayısıyla açıklanan hâlde, konşimento, sözleşmeye uygulanacak hukukun taraflarca seçildiği konusunda da bir ispat vasıtası olarak kullanılabilir. Bununla birlikte, ilgili tarafın taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin hükümlerinin konşimentoya yansıtılmadığını ispat imkânı da mevcuttur.¹⁴⁰

Bir diğer mesele de taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesindeki hukuk seçimi ile konşimentodaki hukuk seçimi kaydının farklı olması hâlidir. Burada da taraflar konşimentoda karşılıklı irade birliği çerçevesinde açıkça sözleşmedeki hukuk seçiminin değiştirildiğini tespit edebilirler.¹⁴¹ Belirtilen şekilde değiştirilen sözleşmede, sonraki hukuk seçimi kaydı geçerli olacaktır.

¹³⁶ NOMER tarafından “belirli ispat vasıtalarının davadaki ispat gücü ile ilgili kuralların usul hukukuna girdiği” belirtilmiş ise de bazen kanunlar ihtilâfi içerisinde de değerlendirilebileceğine dikkat çekilmiştir. Bkz. NOMER, **2021**, s. 417.

¹³⁷ ÖZÇELİK, **2007**, s. 174.

¹³⁸ Bkz. Yargıtay 11. HD., ...02.2019, E. 2018/4639, K. 2019/1522; Yargıtay 11. HD., 14.06.2017, E. 2016/1523, K. 2017/3751. Erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (18.08.2022). Ayrıca navlun sözleşmesi ile konşimento arasındaki ilişkideki benzer yönde görüş için bkz. ÖZGENÇ, **2014**, s. 257; YEŞİLOVA, **2006**, s. 90.

¹³⁹ ÖZÇELİK, **2007**, s. 25; ÖZGENÇ, **2014**, s. 274. İngiliz ve Amerikan hukuklarında konşimentonun taşıma akdini ispat vasıtası değil, doğrudan akdin kendisini oluşturduğuna dair bkz. ÖZGENÇ, **2014**, s. 274.

¹⁴⁰ İspat yönünden bkz. YEŞİLOVA, **2006**, s. 89-90.

¹⁴¹ GÜRSES, **2006**, s. 275.

3. Hukuk Seçimi Bulunmaması Hâlinde Uygulanacak Hukuk

a. Genel Olarak

Hukukî ilişkilerde taraf menfaatini yerine getirmenin yanı sıra uygulanacak hukuk kurallarında belirlilik ve öngörülebilirlik sağlanması açısından hukuk seçimi avantajlıdır.¹⁴² Bununla birlikte, taraflar kimi zaman bir ortak karar üzerinde anlaşamaması, kimi zaman da bilgi eksikliği nedeniyle hukuk seçimi imkânından haberdar olunmaması gibi durumlarda hukuk seçiminde bulunmamaktadır.¹⁴³ Mevcut hâl ve şartlardan örtülü bir hukuk seçiminin bulunduğu sonucuna da varılamıyorsa, akdî ilişkiye uygulanacak hukukun mahkeme tarafından bağlama kuralları çerçevesinde tespit edilmesi gerekmektedir.

Sözleşmeye uygulanacak hukukun tespitine hizmet eden bağlama kurallarının amacı, en genel hâliyle, sözleşmeyi en sıkı ilişkili olduğu hukuka bağlamaktır.¹⁴⁴ Yabancılık unsuru içeren ve birden fazla hukuk düzeni ile irtibatlı olan bir sözleşmede en sıkı ilişkili hukukun bulunması için Kıta Avrupası hukuku düzenlemeleri ile Türk hukukunda karakteristik edim teorisinden faydalanılmakta veya onun yapı taşı oluşturduğu adi karineler ile en sıkı ilişkili hukuk belirlenmeye çalışılmaktadır.¹⁴⁵

Karakteristik edim sözleşmeye sosyo-ekonomik niteliğini veren edimdir.¹⁴⁶ Sözleşmenin fonksiyonel yönünü tayin eder, risk üstlenen tarafı belirler ve amacının yerine getirilmesine hizmet eder.¹⁴⁷ Sözleşmenin taraflarından birisine borç yükleyen

¹⁴² ÖZEL, Sibel: “Sözleşmesel İlişkide MÖHUK m. 24/II’de Öngörülen Objektif Bağlama Kuralının Mukayeseli Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 2002, Cilt: 22, Sayı: 2, s. 579.

¹⁴³ MAGNUS, Ulrich: “Article 4 Rome I Regulation: The Applicable Law in the Absence of Choice”, **ECPII (European Commentaries on Private International Law)**, (ed. MAGNUS, Ulrich/MANKOWSKI, Peter), Sellier European Law Publishers, Köln, 2017, s. 27; ÖZEL, 2002, s. 579; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİĞANMEŞE, 2021, s. 341.

¹⁴⁴ MAGNUS, 2017, s. 28.

¹⁴⁵ NOMER, 2021, s. 333; MAGNUS, 2017, s. 28.

¹⁴⁶ ÖZEL, 2002, s. 582; TEKİNALP, Gülören: **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama ve Usul Hukuku Kuralları**, 13. Basım, İstanbul, 2020, s. 289; GIULIANO, Mario/LAGARDE, Paul: **Report on the Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations**, Official Journal of the European Communities No. C 282/2 (“Giuliano-Lagarde Raporu”), 31.10.1980, s. 20.

¹⁴⁷ ÖZEL, 2002, s. 582; TEKİNALP, 2020, s. 289.

sözleşmeler ile tek tarafın ediminin para veya onun yerine geçen bir ödeme olduğu sözleşmeler açısından karakteristik edimin tespiti kolaydır.¹⁴⁸ Sözleşmenin konusunu oluşturan borcu yerine getiren veya paranın karşılığında bir edim üstlenen kişinin edimi karakteristik edimdir.¹⁴⁹ Bununla birlikte atipik sözleşmeler ile karma yapıya sahip sözleşmelerde karakteristik edimin belirlenmesi bazen güçlük taşımaktadır. Nitekim ne Roma Konvansiyonu ile Roma I Tüzüğü ne de MÖHUK'ta yer verilen bağlama kuralları, bu türden sözleşmelere uygulanacak hukukun saptanması hakkında yeterinde aydınlatıcıdır.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine uygulanacak hukukun objektif kurala göre belirlenmesinde karakteristik edimin bulunmasından önce yine vasıflandırma sorununun çözümü ile sözleşmenin nitelendirilmesi gerekecektir. Taşıma işleri komisyoncusunun ediminin her halükârda sözleşmeye niteliğini veren edim olduğu, diğer bir ifadeyle karakteristik edimi oluşturduğu açık ise de ilk sorun hangi bağlama kuralının, ne şekilde uygulanacağını belirlenmesidir.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine uygulanacak hukukun belirlenmesinde çok boyutlu bir değerlendirme yapılması gerekir. Bu bakımdan uygulanacak hukuk hakkında doğrudan bir kanaate varmadan yukarıda ifade edildiği üzere önce sözleşmenin vasıflandırılması gerekecektir. Taşıma işleri komisyonculuğu esas itibarıyla eşyanın bir noktadan diğerine taşınmasının organizasyonunu konu edinmekte ise de farklı edimleri ve taşıma yükümünü de içerebilmektir.

b. Eşya Taşıtmayı Konu Alan Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi Bakımından

Yalnızca eşyanın taşınmasını ve eşyanın taşınmasına bağlı organizasyon faaliyetini konu alan bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi için ayrı, özel karakterde bir bağlama kuralı düzenlenmemiştir. Bu sözleşmenin, bir iş görme sözleşmesi

¹⁴⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZEL, 2002, s. 583.

¹⁴⁹ ÖZEL, 2002, s. 583.

niteliği taşıdığı dikkate alınarak akde uygulanacak hukuk hakkındaki genel kurala tâbi tutulacaktır.¹⁵⁰

Yukarıda bazı taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerinde komisyoncuya eşyanın taşınmasına ilaveten bazı yan yükümlülüklerin de yüklenebildiğinden söz edilmiştir. Taşıma sorumluluğunun üstlenildiği akitler haricinde, yalnızca taşımanın organizasyonuna ilave yan edimlerin üstlenildiği taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi için yine genel kural geçerli olacaktır.

Roma Konvansiyonu m. 4 ile MÖHUK m. 24'te sözleşmeye uygulanacak hukuku tespit eden genel kuralda karakteristik edim teorisinden istifade edilmektedir. Ne var ki, Roma I Tüzüğü'nde olduğu üzere sözleşme tipleri açısından açıkça karakteristik edim tayininde bulunan karinelere yer verilmemiştir. Bununla beraber, karakteristik edimin tespiti bu türden bir sözleşme için güçlük oluşturmamaktadır. Zira, eşyanın taşınmasına dair gerekli her türlü işlemi gerçekleştiren tek bir taraf bulunmakta, diğer taraf ise bu hizmeti karşılığında bir ücret ödemektedir. Açıkça ifade edilecek olursa, taşıma işleri komisyoncusunun edimi karakteristik edimdir. Komisyonculuğun meslekî amaçlı bir faaliyet olduğu dikkate alındığında da genel kural uygulanırsa, kurala göre en sıkı ilişkili hukukun taşıma işleri komisyoncusunun iş yeri hukuku olacağı düşünülmektedir.

Roma I Tüzüğü m. 4'te karakteristik edim teorisi nazara alınarak muhtelif sözleşme tipleri için uygulanacak hukuku açıkça düzenleyen karinelere yer verilmiştir.¹⁵¹ Yine bunlar içerisinde açıkça taşıma işleri komisyonculuğu akdi için özel bir düzenleme yer almamaktadır. Paragraf 1 (b)'de hizmet sunumunu içeren sözleşmeler için hizmeti sunan kişinin mutad meskeni hukukunun uygulanacak hukuk olduğu belirtilmiştir. Madde bakımından bir hizmetin sunumunu içeren sözleşmelerin kapsamı oldukça geniştir.¹⁵² Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi de bu kapsam içerisinde kalacaktır.

¹⁵⁰ LAYTON/DINELLI/SCHILLING, 2017, s. 818. İş görme sözleşmelerinde objektif akit statüsüne dair bkz. NOMER, 2021, s. 336.

¹⁵¹ MAGNUS, 2017, s. 37.

¹⁵² MAGNUS, 2017, s. 38.

Roma I Tüzüğü m. 19’da mutad mesken, şirketler veya tüzel kişiliği olan ya da olmayan diğer kuruluşlar için merkez yönetim yeri olarak belirlenmiştir. Gerçek kişiler için ise, ticarî faaliyet maksadıyla gerçekleştirilen işlemler bakımından mutad mesken, kişinin esas işyeri kabul edilmektedir. Şube, acente veya diğer bir kuruluşun faaliyeti veya ifa sorumluluğu kapsamında gerçekleştirilen sözleşmelerde ilgili şubenin, acentenin veya kuruluşun bulunduğu yer, mutad mesken olarak varsayılmaktadır. Bu bağlamda, yukarıda sözü edilen paragraf 1(b)’ye göre değerlendirildiğinde hizmeti sunan taşıma işleri komisyoncusunun mutad meskeni, tüzel kişilik taşıyıp taşımamasına göre, onun merkez yönetim yeri veya işyeri olacaktır. Yine bir şubesi veya acentesi vasıtasıyla sunulan hizmette, şube ya da acentenin bulunduğu yer, kurala göre mutad mesken kabul edilecektir.

c. Taşıma Yükümlülüğünün de Üstlenildiği Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi Bakımından

Taşıma sözleşmesi ile klâsik anlamda taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin özelliklerini barındıran bu sözleşmenin farklı akit tiplerinin bir araya gelmesi ile oluşan bir karma sözleşme olduğunu daha önce belirtmiştik. Karma sözleşmelere uygulanacak hukuk konusunda incelediğimiz Roma Konvansiyonu, Roma I Tüzüğü ve MÖHUK’ta açık bir hüküm bulunmamaktadır. Belirtilen durumun yarattığı belirsizliğe öğretide de dikkat çekilmiştir.¹⁵³ Bununla birlikte, genellikle savunulan görüşe göre, karma ve atipik akitlerde, borç ilişkisinde belirgin olan ve ilişkiye ağırlığını veren edime göre karakteristik edim teorisi uygulanabilir.¹⁵⁴

İncelediğimiz düzenlemeler açısından, esas tartışma doğuran durum, birleşen iki sözleşme için iki ayrı bağlama kuralının uygulanabilecek olmasıdır.¹⁵⁵ Taşıma yükümlülüğünün üstlenilmediği taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi için sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuralın uygulanması gerektiğini

¹⁵³ Ayrıntılı inceleme için bkz. BAYATA-CANYAŞ, 2012, s. 94, 161.

¹⁵⁴ Bkz. ÖZEL, 2002, s. 598; TEKİNALP, 2020, s. 289-290. Karma akitlerde uygulanacak hukukun tek bir hukuk düzenine bağlanması gerektiği hakkında bkz. NOMER, 2021, s. 337.

¹⁵⁵ LAYTON/DINELLI/SCHILLING, 2017, s. 818; TONOLO, Sara: “La Legge Applicabile ai Contratti di Trasporto nel Regolamento Roma I”, *Rivista di Diritto Internazionale Privato e Processuale*, Yıl: 2009, Cilt: 45, Sayı: 1, s. 314.

belirtmiştik. Eşyanın taşınması yükümünün üstlenildiği sözleşmeler için ise Roma Konvansiyonu m. 4/4'te, Roma I Tüzüğü m. 5/1'de, MÖHUK m. 29'da ayrı bir bağlama kuralı belirlenmiştir. Bu kurallarda karakteristik edim borçlusunu taşıyıcının, esas işyeri hukuku yalnız başına en sıkı ilişkiyi tesis eden hukuk olarak varsayılmamaktadır. Söz konusu durum, taşıma ilişkilerinin çoğu zaman gönderenin esas işyeri ile doğrudan irtibatı bulunmayan, pek çok devletle bağlantılı uluslararası karakterli ilişkiler olmasından kaynaklanmaktadır.¹⁵⁶ Dolayısıyla, yeterli sıkı ilişkiyi tesis etmek için bu devlet hukukunun aynı zamanda diğer iki bağlantıdan birisini sağlaması gerekmektedir. Zira, uygulanacak hukukun bir şekilde gönderen ile de bağlantılı yer hukuku olması istenmiştir.¹⁵⁷ Diğer bir anlatımla, ilgili düzenlemelere göre, taşıyıcının işyeri hukuku¹⁵⁸ aynı zamanda sözleşmeye göre eşyanın yüklendiği ya da boşaltıldığı yer hukuku¹⁵⁹ veya gönderenin esas işyeri hukuku olmalıdır. Belirtilen bağlama noktaları sözleşmenin kurulduğu andaki devlet hukuklarına işaret etmekte olup, sonradan gerçekleştirilen değişikliklerden etkilenmeyecektir.¹⁶⁰

Roma I Tüzüğü'ne göre bu noktada incelediğimiz diğer düzenlemelerden farklı şekilde belirtilen şartların sağlanmamış olması halinde eşyanın taraflarca kararlaştırılan teslim yeri hukuku en sıkı ilişkili hukuk olarak tatbik edilecektir.¹⁶¹ MÖHUK m. 29 ile Roma Konvansiyonu m. 4/4 açısından ise kuralların metninde açık bir yönlendirme yer almamaktadır. Bu bakımdan öğretilerde iki görüş öne çıkmaktadır. İlk olarak, bazı

¹⁵⁶ NIELSEN, 2009, s. 103.

¹⁵⁷ PARTALCI, 2017, s. 775.

¹⁵⁸ Roma I Tüzüğü'nde "taşıyıcının mutad meskeni" hukuku dikkate alınmıştır. Bununla beraber, eşya taşımacılığının genellikle tüzel kişilik bünyesinde icra edilen ticarî bir faaliyet olduğu değerlendirildiğinde taşıyıcının mutad meskeninin onun işyeri hukuku ile eşdeğer olacağı düşünülebilir. Bkz. HOEKS, 2010, s. 453; TEKİNALP, 2020, s. 341, dp. 248.

¹⁵⁹ Roma Sözleşmesi ile MÖHUK'un ilgili maddesinde "yükleme yeri" ve "boşaltma yeri" olarak belirtilen bağlama noktaları, Roma I Tüzüğü'nde "malın teslim alındığı yer" ve "malın teslim edileceği yer" şeklinde ifade edilmiştir. Söz konusu bağlama noktalarının mukayeseli incelemesi için bkz. BURDURLU-AHLAT, 2020, s. 603-604.

¹⁶⁰ EKŞİ, 2010, "c", s. 127; EKŞİ, 2010, "b", s. 94.

¹⁶¹ Kuralın ayrıntılı eleştirisi için bkz. NIELSEN, 2009, s. 106-107; FENTIMAN, Richard: "Article 5: Contracts of Carriage", **ECPIL (European Commentaries on Private International Law)**, (ed. MAGNUS, Ulrich/ MANKOWSKI, Peter), Sellier European Law Publishers, Köln, 2017, s. 447-448.

yazarlarca bağlama noktalarının kuraldaki gibi tek bir hukuk üzerinde örtüşmemesi hâlinde, sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kural olan MÖHUK m. 24 ve Roma Konvansiyonu m. 4/1-2 uygulanması gerektiği düşünülmektedir.¹⁶² Zira, taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk kuralı kanunda düzenlenmiş özel bir bağlama kuralıdır. Kanun koyucunun söz konusu kuralın ancak şartlarının sağlandığı hâlde uygulanmasını öngördüğü ifade edilmiştir.¹⁶³ Diğer görüşe göre ise, objektif akit statüsü kuralının uygulanamaması nedeniyle uyuşmazlık MÖHUK bakımından m. 29/3'e göre en sıkı ilişkili hukuka göre değerlendirilmelidir.¹⁶⁴

Biz, Türk hukuku açısından MÖHUK'a göre değerlendirdiğimizde, m. 29'un ancak kanun koyucunun belirttiği şartlarda, belirlenen bağlama kurallarının belirli bir hukuk üzerinde örtüşmesi halinde uygulanabileceği fikrine katılıyoruz.¹⁶⁵ Bu durum m. 29/3'ün "*hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır*" ifadesinden de kaynaklanmaktadır. Söz konusu ifadeye göre daha sıkı ilişkili bir hukukun varlığının tartışılabilmesi için önce m. 29/2'deki karine uygulanarak bir hukuk tespit edilmelidir.¹⁶⁶ Eğer karine uygulanamıyorsa o halde, m. 24'teki sözleşmeye uygulanacak hukukun tespiti hakkındaki genel kuraldan istifade edilecektir.¹⁶⁷

¹⁶² MÖHUK hakkında söz konusu görüşü savunan yazarlar için bkz. TEKİNALP, 2020, s. 341; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 456; PÜRSELİM, Hatice Selin: "Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK Md. 29/II'deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk", **VII. International Multidisciplinary Congress of Eurasia-IMCOFE'19 (Antalya, 24-26 April 2019) Proceeding & Abstract Book**, 2019, s. 300-307, <<https://www.imcofe.org/dosyalar/antalyaproceedingandabstract.pdf>>, (erişim tarihi 20.08.2022); BURDURLU-AHLAT, 2020, s. 606.

¹⁶³ TEKİNALP, 2020, s. 341; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 456; PÜRSELİM, 2019, s. 300-307; BURDURLU-AHLAT, 2020, s. 606.

¹⁶⁴ Bkz. EKŞİ, 2010, "c" s. 126-127; EKŞİ, 2010, "b", s. 94; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 366; STONE, 2006, s. 289; HOEKS, 2010, s. 451; PARTALCI, 2017, s. 779-780.

¹⁶⁵ Aynı yönde bkz. TEKİNALP, 2020, s. 341; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 456; PÜRSELİM, 2019, s. 303; BURDURLU-AHLAT, 2020, s. 606.

¹⁶⁶ PÜRSELİM, 2019, s. 303; BURDURLU-AHLAT, 2020, s. 606.

¹⁶⁷ Aynı yönde bkz. TEKİNALP, 2020, s. 341; ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 456; PÜRSELİM, 2019, s. 303; BURDURLU-AHLAT, 2020, s. 606.

Taşımanın da üstlenildiği taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi bakımından yer verdiğimiz tartışmaya tekrar temas edecek olursa, sonuç itibariyle, sözleşmeye uygulanacak genel kural ile eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk hakkındaki bağlama kuralı farklı hukukların uygulanması sonucunu doğurabilecektir. Bu durumda, taşıma sorumluluğunun da üstlenildiği taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde, birleşen sözleşmeler açısından uygulanacak hukukların tespiti ayrı ayrı mı değerlendirilmelidir, yoksa ağırlıklı edimin tespiti ile tek bir hukukun uygulanması ile mi sorun çözümlenmelidir?

Bize göre, taşıma sorumluluğunun üstlenildiği taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde ikili bir ayırım yapılarak belirtilen soruya cevap aranmalıdır. Taşıma yükümü tüm sözleşmeye etki edecek şekilde mi üstlenilmiştir yoksa sözleşmenin bir kısmı için mi üstlenilmiştir, belirlenmelidir. İlk durumda, diğer bir ifadeyle, taşıma yükümünün tüm sözleşmeye şamil olacak biçimde üstlenildiği hâlde, kanaatimizce, taşıma yükümünün ağırlıklı edim olduğu dikkate alınarak eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk kuralına göre uyumsuzluk değerlendirilmelidir.¹⁶⁸ Bu düşüncemizin kaynağı ilk olarak eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk hakkındaki bağlama kuralına yer veren düzenlemelerde, diğer bir ifade ile MÖHUK m. 29/1’de, Roma Konvansiyonu m. 4/4’te “*esas konusu eşya taşıma olan sözleşmelerin*” de madde metnine dahil olacağı açıklamasına dayanmaktadır. Roma I Tüzüğü m. 5’te söz konusu ifade açıkça belirtilmemiş ise de resmî önsözünün 22. paragrafında eşya taşıma sözleşmelerine tek seferlik charter sözleşmeleri ile esas konusunu eşya taşımaları olan diğer sözleşmelerin de dahil edildiği, bu noktada Roma Konvansiyonu’ndan farklı bir tercihte bulunulmadığı ifade edilmiştir.

Örneğin, tek seferlik charter sözleşmesi de esasında kiralama ve eşya taşıma unsurlarını bir arada bulunduran bir sözleşmedir.¹⁶⁹ Bu anlamda taşıma işleri komisyonculuğunda eşyanın taşınması ve taşımanın organizasyonunun üstlenilmesi,

¹⁶⁸ Aynı yönde bkz. LAYTON/DINELLI/SCHILLING, 2017, s. 821; FENTIMAN, 2017, s. 449.

¹⁶⁹ *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV* (kısaca “*Intercontainer v. Balkanende* kararı” olarak anılacaktır), Case C-133/08, s. 1. Erişim için bkz. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62008CJ0133&from=EN>>, (18.08.2022).

diğer bir ifade ile birden fazla sözleşmeye tâbi unsurların bir arada bulunması yönü ile sözleşmeler benzerlik göstermektedir. Ne var ki, iki sözleşmede de eşyanın taşınması amacı ön plandadır. Bu yönüyle eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk hakkındaki objektif akit statüsü kuralının tatbik edilmesi mümkün görünmektedir.¹⁷⁰

Bazı taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerinde ise, taşıma edimi tüm sözleşmeye şamil değildir. Bir örnek verilecek olursa, taşıma işleri komisyoncusu sözleşmede eşyanın A noktasından B noktasına taşınması, buradan da C noktasına taşınması organizasyonunu üstlenmiş olabilir. Bu durumda ağırlık bir edim belirlenemez ve MÖHUK açısından m. 24 veya m. 29'un uygulanması sorunu doğabilir. İki bağlama kuralının uygulanması aynı hukuka işaret edebileceği gibi farklı hukuklara da işaret edebilecektir. Bu bakımdan sözleşmenin ayrılabilir kısmına farklı bir hukuk uygulanabilir mi, mevcut düzenlemeler ışığında tartışmalıdır.

BAD tarafından verilen *Intercontainer v. Balkanende* kararı bu noktada konumuz bakımından önem taşımaktadır. *Intercontainer v. Balkanende* kararında ABAD'dan sözleşmenin ayrılabilir bir kısmı için objektif akit statüsüne göre ayrı bir hukukun uygulanmasının mümkün olup olmadığı hakkında bir öngörüş istenmiştir. Roma Konvansiyonu'nun 4(1) maddesindeki “sözleşmenin başka bir devletle daha sıkı bağlantılı olan ayrılabilir bir parçasının, istisnaen, ilgili devlet hukukuna göre idare edilebileceği”ne yönelik ifadesi çerçevesinde bir çarter sözleşmesi incelenmiştir. Kararda göndermede bulunulan Giuliano-Lagarde Raporu'na göre bu seçeneğin oldukça sınırlı hâllerde düşünülmesi gerektiğine dikkat çekilmektedir.¹⁷¹ Raporun ifadeleri de dikkate alınarak ABAD Hukuk Sözcüsü (*Advocate General*) tarafından yapılan değerlendirmeler önem taşımaktadır. Hukuk Sözcüsü, gerçekten, sözleşmenin bağımsız nitelikli kısımlarına ayrı bir hukukun uygulanabileceğini, aksi takdirde taraflar açısından sözleşmenin kuruluşu sırasında öngörülemeyen devlet hukuklarının tatbiki gibi

¹⁷⁰ LAYTON/DINELLI/SCHILLING, 2017, s. 819, 821.

¹⁷¹ Bkz. Giuliano-Lagarde Raporu, s. 23.

Konvansiyon'un hukukî kesinlik ve öngörülebilirlik amacı ile bağdaşmayan bir sonucun doğabileceği fikrini ifade etmiştir.¹⁷²

Hukuk Sözcüsü'nün değerlendirmeleri dikkate alınarak ABAD tarafından varılan kanaat doğrudan Roma Konvansiyonu ile ilgilidir. Roma Konvansiyonu'ndaki sözleşmenin ayrılabilir kısımlarının farklı hukuklara tâbi olabileceği yönündeki açık ifade Roma I Tüzüğü'nde yer almamaktadır. Aynı eksiklik MÖHUK açısından da geçerlidir. 5718 sayılı MÖHUK'un hazırlık çalışmalarında Roma Konvansiyonu'ndan etkilendiği¹⁷³, söz konusu durumun sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki hükümlerde özellikle göze çarptığı dikkate alındığında, tarafımızca belirtilen hükme kanun koyucu tarafından bilinçli şekilde yer verilmediği düşünülmektedir.

Bununla beraber yine, Türk hukuku açısından incelendiğinde, danışmanlık sözleşmesinin de benzer bir tartışmayı doğurduğu ifade edilmiştir.¹⁷⁴ ÇÖRTOĞLU-KOCA tarafından fikrî mülkiyet hakkının devrini de içeren danışmanlık sözleşmesi için yapılan değerlendirmede, danışmanlık sözleşmesine MÖHUK m. 24, fikrî mülkiyet hakkının devrine ise MÖHUK m. 28'in uygulanacağı tespit edilmiştir.¹⁷⁵ Söz konusu durumda da tıpkı bizim incelememizde olduğu üzere iki ayrı bağlama kuralının sözleşmeden doğan uyumsuzluğa uygulanması söz konusudur. ÇÖRTOĞLU-KOCA, iki maddenin de uygulanmasının iki ayrı hukukun uygulanması sonucunu doğurabileceği, bunun da karışıklığa neden olabileceği kanaatindedir.¹⁷⁶ Bu bağlamda, uyumsuzluk çözüm mercii tarafından en sıkı ilişkili hukukun tespit edilerek uygulanması gerektiği fikrini ifade etmiştir.¹⁷⁷ Biz, yazarın yer verdiği fikre¹⁷⁸ prensip olarak katılmakla beraber,

¹⁷² Bkz. *Intercontainer v. Balkanende* kararı, s. 8, para. 42-44.

¹⁷³ ÖZDEMİR-KOCASAKAL, Hatice: "Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 2010, Cilt: 30, Sayı: 1-2, s. 28.

¹⁷⁴ ÇÖRTOĞLU-KOCA, Sema: "Danışmanlık Sözleşmesinin Esasına Uygulanacak Hukuk", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 2007, Cilt: 11, Sayı: 1-2, s. 251.

¹⁷⁵ ÇÖRTOĞLU-KOCA, 2007, s. 251.

¹⁷⁶ ÇÖRTOĞLU-KOCA, 2007, s. 251-252.

¹⁷⁷ ÇÖRTOĞLU-KOCA, 2007, s. 252.

¹⁷⁸ ÇÖRTOĞLU-KOCA, 2007, s. 252.

kanunun metodolojik olarak böyle bir durumda en sıkı ilişkili hukukun tespit edilmesi gerektiği hakkında açık bir hükme yer vermesi gerektiğini düşünmekteyiz. Aksi takdirde, hangi hükme dayanarak uyuşmazlık çözüm merciinin en sıkı ilişkili hukuku bulacağı konusunda bir belirsizlik söz konusu olmaktadır.

4. Daha Sıkı İlişkili Hukuk

Hukuk seçiminin bulunmadığı hâlde, taraflar arasındaki ilişkiyi yönetmek üzere yer verilen objektif akit statüsü kuralı, uygulanacak hukuk ile en sıkı ilişkiyi kurmayı amaçlamaktadır.¹⁷⁹ Bununla birlikte, ticaretin gerçeklikleri ve ihtiyaçları ile tarafların arasındaki ilişkinin özellikleri doğrultusunda daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunduğu, mahkeme veya taraflarca tespit ve iddia edilebilir.¹⁸⁰

Daha sıkı ilişkili hukukun belirlenmesinde sözleşme ile ilişkili tüm faktörler, yakın ilişkili diğer sözleşmeler ve şartlar dikkate alınır. Bu bakımdan, taraflara ilişkin özellikler (tâbiyetleri, ikametgâhları, işyerleri, mutad meskenleri), sözleşmenin kurulduğu yer veya kararlaştırılan ifa yeri, sözleşmenin dili ile konusunu oluşturan para birimi gibi pek çok bağlantının bir başka hukuka işaret etmesi durumunda, bu hukukun en sıkı ilişkili hukuk olduğu nazara alınabilecektir.¹⁸¹ Eşyanın taşınmasını konu edinen sözleşmeler bakımından ayrıca eşyanın teslim alındığı yer, teslim edileceği yer, taraflar arasındaki taşıma belgelerindeki kayıtların işaret ettiği hukuklar da önem taşımaktadır.¹⁸²

Daha sıkı ilişkili hukuk kuralı, bariz biçimde bir başka hukukun yetkili olduğunun saptanması hâlinde uyuşmazlık çözüm merciine hakkaniyeti sağlama imkânı ve görevi vermektedir.¹⁸³ Bununla birlikte, kuralın istisnâ niteliği dikkate alınmalı ve tarafların hukuk seçiminde bulunduğu hâllerde uygulanamayacağı hatırlanmalıdır.¹⁸⁴

¹⁷⁹ ÖZEL, 2002, s. 599.

¹⁸⁰ STONE, 2006, s. 283-284; FENTIMAN, 2017, s. 451-452.

¹⁸¹ MAGNUS, 2017, s. 49; ŞANLI/ESEN/ATAMAN-FİGANMEŞE, 2021, s. 348; PARTALCI, 2017, s. 776; BURDURLU-AHLAT, 2020, s. 606.

¹⁸² BURDURLU-AHLAT, 2020, s. 607.

¹⁸³ ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 404; DOĞAN, 2021, s. 414.

¹⁸⁴ ÇELİKEL/ERDEM, 2021, s. 403-404.

SONUÇ

Taşıma işleri komisyoncuları, uzak mesafeler arası ticaret ve taşıma ilişkilerinin yoğunlaşması ile faaliyetleri sıkça tercih edilen aracı kişiler hâline gelmiştir. Lojistik zincirinin içerisindeki klâsik rolleri eşyayı taşımaktan ziyade taşıtılmasını sağlamaktır. Diğer bir ifadeyle, eşyanın belirlenen sürede, hasarsız biçimde ulaştırılması sürecinin organizasyonunu üstlenmektedirler. Çeşitli kavram farklılıkları ile ulusal düzenlemelerde yer alan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, genel olarak, gönderen (veya taşıtan) ile taşıma işleri komisyoncusu arasında kurulmaktadır.

Ticarî ihtiyaçlar ve piyasadaki rekabeti ellerinde tutma beklentisi doğrultusunda taşıma işleri komisyoncuları bazen taşıma işini yerine getirmeyi de üstlenme tercihinde bulunmuşlardır. Belirtilen durumda çoğu zaman alt taşıma ilişkileri marifetiyle eşyanın taşınması sağlanmaktadır. Bununla birlikte, eşyanın taşınması sorumluluğunun üstlenilmesi taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin genel yapısından bir ayrıma neden olmuş, onu taşıma sözleşmesine yaklaştırmıştır.

Yabancılık unsuru içeren taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi devlet hukuklarında farklı şekillerde vasıflandırılmaktadır. İlâveten, taşıma yükünün de üstlenildiği sözleşme biçimi vasıf ihtilâflarını derinleştirmektedir. Sözleşmeye uygulanacak hukukun belirlenmesinde ilk olarak mevcut taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin çeşitli yöntemler kullanılarak vasıflandırılması gerekecektir. Avrupa Birliği ve Türk hukukunda vasıflandırma sıklıkla *lex fori*' ye göre gerçekleştirilmektedir. Çalışmamızda belirtilen sözleşmenin *lex fori* veya *lex causae* olarak Türk hukukuna göre vasıflandırılmasında kullanılabilir toplama yük, tek ücret belirlemesi gibi maddî hukuk karakterli yaklaşımların etkisi dikkate alınmıştır. İlâveten, çalışmamızda yer verilen ABAD'ın *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others* kararında taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde komisyoncu tarafından taşıma ediminin de üstlenildiği hâlde sözleşmenin esas konusunu oluşturan edime göre sözleşmenin vasıflandırılması gereğine dikkat çekilmiştir. Çoğu durumda bu edim, sözleşmeye ağırlığını veren taşıma edimi olduğundan vasıflandırmanın sonucu da taşıma sözleşmesine dair akit statüsünün uygulanması lehine olacaktır.

Sözleşmenin vasıflandırılmasından sonra uygulanacak hukukun taşıma sözleşmesine göre belirlenmesi gereğine karar verilirse, uluslararası taşıma hukukunun parçasını oluşturan pek çok uluslararası anlaşmaya göre ihtilâfın çözümüne gidilebilecektir. Bununla beraber, uluslararası anlaşmaların kapsamadığı konularda kanunlar ihtilâfı kurallarına duyulan ihtiyaç devam etmektedir.

Kanunlar ihtilâfı hukuku açısından ilk olarak sözleşmelere uygulanacak hukuk bakımından hukuk seçimi ele alınmıştır. Roma Konvansiyonu, Roma I Tüzüğü ve MÖHUK açısından hukuk seçimi hem genel kuralda hem de eşyanın taşınması hakkındaki sözleşmelere uygulanacak hukuk hakkındaki özel kuralda herhangi bir farklı ek koşul belirtilmeksizin taraflara verilmiş bir imkândır. Eşya taşıma ilişkilerinde sözleşmeye ilaveten konşimento gibi birtakım taşıma belgelerinin kullanıldığı bilinmektedir. Taşıma işleri komisyonculuğu uygulamasında da çeşitli konşimentoların kullanıldığı dikkate alınarak bunlarda yer alan hukuk seçimi kayıtlarının taraflar arasındaki sözleşmeye etkileri incelenmiştir.

Hukuk seçiminin bulunmaması hâlinde objektif akit statüsüne göre uygulanacak hukuk belirlenecektir. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde komisyoncu tarafından taşıma sorumluluğunun üstlenilmesi faktörüne göre temel bir ayırım yapılarak uygulanacak hukuk belirlenecektir. Alelade bir taşıma işleri komisyonculuğu ilişkisi, Roma Konvansiyonu, Roma I Tüzüğü ve MÖHUK'ta sözleşmeye uygulanacak hukuka dair genel kurala tâbi olacaktır. Buna göre, taşıma işleri komisyoncusunun edimi karakteristik edimi oluşturacağından onun işyeri hukuku yetkili hukuk olarak karşımıza çıkacaktır.

Taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınması yükümünü de üstlendiği sözleşmeler açısından ise sözleşmenin karma niteliği dikkate alındığında uygulanacak hukuk hakkında doğrudan bir sonuca varmak mümkün görünmemektedir. Biz, bu türden karma sözleşmeler bakımından ağırlıklı edimin belirlenmesi ve bu edime göre uygulanacak hukukun tayini fikrine katıldığımızdan belirtilen sözleşmede de ağırlıklı edimin belirlenmesinin ilk basamağı oluşturacağına katılmaktayız. Eşyanın taşınmasının üstlenildiği bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde ağırlıklı edimin taşıma sürecinin organizasyonundan ziyade eşyanın taşınması olduğu fikrini savunmaktayız.

Buna bağılı olarak, eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk hakkındaki bağlama kuralına yer veren düzenlemelerde, diğere bir ifade ile MÖHUK m. 29/1’de, Roma Konvansiyonu m. 4/4’te “*esas konusu eşya taşıma olan sözleşmelerin*” de madde metnine dahil olacağı açıklanmıştır. Roma I Tüzüğü m. 5’te söz konusu ifade açıkça belirtilmemiş ise de resmî önsözünün 22. paragrafında eşya taşıma sözleşmelerine tek seferlik charter sözleşmeleri ile esas konusunu eşya taşımaları olan diğere sözleşmelerin de dahil edildiğı, bu noktada Roma Konvansiyonu’ndan farklı bir tercihte bulunulmadığı ifade edilmiştir. Taşıma yükümünü içeren bir taşıma işleri komisyonculuğı sözleşmesi de esas konusu eşyanın taşınması olan bir sözleşme olarak sayılabilir.

Bununla birlikte, taşıma yükümünün tüm sözleşmeye şamil olmadığı taşıma işleri komisyonculuğı akitlerinde ağırlıklı edime göre bir bağlama kuralının uygulanması isabetli değildir. Bu durumda doktrinde çeşitli sözleşme türleri bakımından yapılan incelemelerde en sıkı ilişkili hukukun uygulanması gerektiğı ifade edilmiştir. Bu kanaate katılmak mümkün ise de MÖHUK açısından metodolojik olarak uyumsuzluk çözüm merciini en sıkı ilişkili hukuku belirlemeye yönlendirecek açık bir kurala ihtiyaç duyulmaktadır.

Son olarak, incelenen tüm düzenlemelerde hem sözleşmelere uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuralda hem de eşyanın taşınması hakkındaki sözleşmelere uygulanacak hukuku belirleyen özel kuralda somut uyumsuzluğun ve taraflar arasındaki ilişkinin özelliklerine göre daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde mahkeme tarafından bu hukukun uygulanması gerektiğine yer verilmiştir.

KAYNAKÇA

AKDENİZ, Umut: “6102 sayılı TTK’da Taşıma İşleri Komisyoncusu için Öngörölmüş Yeni Bir Hüküm “Toplama Yük”, **Legal Hukuk Dergisi**, Yıl: 2014, Cilt: 12, Sayı: 133, (s. 3-17).

AKDENİZ, Umut: **Taşıma İşleri Komisyonculuğı Sözleşmesi**, “a”, Adalet Yayınevi, Ankara, 2013.

AKDENİZ, Umut: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, “b”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 2013, Cilt: 4, Sayı: 2, (s. 181-204).

AKSOY, Sami: **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015.

ALGANTÜRK-LIGHT, Didem: 6102 sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 2013, Cilt: 12, Sayı: 24, (s. 1-11).

ANTALYA, Osman Gökhan: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt: V/1, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019.

ARAL, Fahrettin/AYRANCI, Hasan: **Borçlar Hukuku (Özel Borç İlişkileri)**, 11. Basım, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015.

ARKAN, Sabih: “Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 1988, Cilt: 40, Sayı: 1-4, (s. 313-320).

ARKAN, Sabih: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 1980, Cilt: 37, Sayı: 1, (s. 313-326).

AYBAY, Rona / DARDAĞAN, Esra: **Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2008.

AYDOS, Oğuz Sadık: **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler)**, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019.

AYGÜN, Mesut: “Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 2015, Cilt: 18, Sayı: Özel Sayı 2014, (s. 1025-1066).

BAYATA-CANYAŞ, Aslı: **AB ve Türk Hukuku Uyarınca Sözleşmeye Uygulanacak Hukuka İlişkin Genel Kural**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012.

BOKAREVA, Olena: **Uniformity of Transport Law through International Regimes**, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton, 2019.

- BOZKURT, Tamer: **Türk Hukukunda ve Uygulamada Tellâhlik**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2007.
- BURDURLU-AHLAT, Özlem: “Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un 29. Maddesi Kapsamında Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukukun Değerlendirilmesi”, **Atipik Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk** (ed. ÖZEL, Sibel/PÜRSELİM-ARNING, Hatice Selin), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. (579-616).
- CAN, Mertol: **Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları (Cilt: 1)**, Imaj Yayınevi, Ankara, 2017.
- ÇELİKEL, Aysel/ERDEM, B. Bahadır: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 17. Basım, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2021.
- ÇÖRTOĞLU-KOCA, Sema: “Danışmanlık Sözleşmesinin Esasına Uygulanacak Hukuk”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Yıl: 2007, Cilt: 11, Sayı: 1-2, (s. 233-257).
- DAMAR, Duygu: “Konişmentodan Çarter Partiye Yapılan Atıfla Tahkim Anlaşmasının Kurulması Meselesi ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’ndaki Hükümün Değerlendirilmesi”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Yıl: 2006, Cilt: 64, Sayı: 2, (s. 247-272).
- DENİZ, İnci: **Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Doktora Tezi, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982.
- DE WIT, Ralph: **Multimodal Transport**, Lloyd’s of London Press Ltd, London, 1995.
- DOĞAN, Vahit: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 7. Basım, Savaş Yayınevi, Ankara, 2021.
- EKŞİ, Nuray: “Kanunlar İhtilâfi Alanında ‘Incorporation’”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 1999-2000, Cilt: 19, Sayı: 1-2, (s. 263-291).
- EKŞİ, Nuray: **Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları**, “a”, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2010.
- EKŞİ, Nuray: **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, “b”, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2010.

EKŞİ, Nuray: “Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 sayılı MÖHUK md. 29)”, “c”, **Avrupa’da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri**, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Konferans Yayınları Dizisi-2, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2010, (s. 125-169).

ERDOĞAN, İhsan: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 4. Basım, Gazi Kitabevi, Ankara, 2019.

ERZURUMLUOĞLU, Erzan: **Sözleşmeler Hukuku (Özel Borç İlişkileri)**, 7. Basım, Yetkin Yayınları, Ankara, 2017

FENTIMAN, Richard: “Article 5: Contracts of Carriage”, **ECPIIL (European Commentaries on Private International Law)**, (ed. MAGNUS, Ulrich/ MANKOWSKI, Peter), Sellier European Law Publishers, Köln, 2017, (s. 441-455).

GIULIANO, Mario/LAGARDE, Paul: **Report on the Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations** (“Giuliano-Lagarde Raporu”), Official Journal of the European Communities No. C 282/2, 31.10.1980

GLASS, David A.: **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, 2nd Edition, Routledge, Oxon, 2012.

GÜMÜŞLÜ-TUNÇAĞIL, Gülce: **Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2016.

GÜRSES, Özlem: “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, **Prof. Dr. Özer Seliçi’ye Armağan**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2006, (s. 267-309).

HAAK, Krijn/HOEKS, Marian: “Intermodal Transport under Unimodal Arrangements: Conflicting Conventions: the UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts”, **Transportrecht**, Yıl: 2005, Sayı: 3, (s. 89-102).

HILL, Donald J.: **Freight Forwarders**, Steven and Sons Ltd., London, 1972.

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

JOHANSSON, Svante O.: **An Outline of Transport Law**, 2nd Edition, Jure Förlag AB, Stockholm, 2014.

İNÇİ, Özge: **Navlun Sözleşmelerinde Tellallık**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002.

KARA, Hacı: “Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder”, **Legal Hukuk Dergisi**, Yıl: 2006, Cilt: 4, Sayı: 37, (s. 67-89).

KARAN, Hakan: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl: 2000, Cilt: 20, Sayı: 4, (s. 153-168).

KARAN, Hakan: **Law on International Carriage of Goods**, 3rd Edition, Turhan Bookstore, Ankara, 2013.

KULA, Nil: **Türk Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018.

KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: **Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme**, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 2012.

KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: **Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021.

KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: “Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl: 2019, Cilt: 35, Sayı: 1, (s. 17-68).

KUNTALP, Erden: **Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme)**, 2. Basım, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 2013.

LAYTON, Alexander/DINELLI, Albert/SCHILLING, Johannes: “Freight Forwarding Contracts”, **Encyclopedia of Private International Law** (ed. BASEDOW, Jürgen/RÜHL,

Giesela/FERRARI, Franco/de MIGUEL ASENSIO, Pedro), Cilt: 1, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton, 2017, (s. 816-823).

MAGNUS, Ulrich: "Article 4 Rome I Regulation: The Applicable Law in the Absence of Choice", **ECPIL (European Commentaries on Private International Law)**, (ed. MAGNUS, Ulrich/MANKOWSKI, Peter), Sellier European Law Publishers, Köln, 2017, (s. 27-50).

NIELSEN, Peter Arnt: "The Rome I Regulation and Contracts of Carriage", **Rome I Regulation: The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe** (Ed. FERRARI, Franco/LEIBLE, Stefan), Sellier European Law Publishers, Munich, 2009, (s. 99-108).

NOMER, Ergin: **Devletler Hususî Hukuku**, 23. Basım, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2021.

ÖZÇELİK, Gülüm: **Konışimentodan Doğan Kanunlar İhtilâfı**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

ÖZDEMİR, Hatice: "MÖHUK Kapsamına Giren Sözleşmelerin Tespiti Bağlamında "Yabancılık Unsuru Taşıyan Sözleşme" ve "Uluslararası Sözleşme" Kavramları", **İstanbul Barosu Dergisi**, Yıl: 1999, Cilt: 73, Sayı: 10-11-12, (s. 926-941).

ÖZDEMİR-KOCASAKAL, Hatice: "Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 2010, Cilt: 30, Sayı: 1-2, (s. 27-88).

ÖZEL, Sibel: "Sözleşmesel İlişkide MÖHUK m. 24/II'de Öngörülen Objektif Bağlama Kuralının Mukayeseli Hukuk Açısından Değerlendirilmesi", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 2002, Cilt: 22, Sayı: 2, (s. 577-617).

ÖZEL, Sibel: "Sözleşmesel İlişkide Yabancılık Unsuru ve Hukuk Seçimi", **Milletlerarası Özel Hukukta Güncel Konular Sempozyumu** (Eskişehir, 21-22 Nisan 2016), (ed. TİRYAKİOĞLU, Bilgin/AYGÜN, Mesut/ÖNAL, Ali/ALTIPARMAK, A. Kübra/KAYA, Cansu), Yetkin Yayınları, Ankara, 2016, (s. 423-435).

ÖZGENÇ, Zeynep: "Genel İşlem Şartlarında Yer Alan Hukuk Seçimi Anlaşmasının Geçerliliği", **Genç Milletlerarası Özel Hukukçular Konferansı**, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi

Hukuka Genç Yaklaşımlar Konferans Serisi No. 8 Milletlerarası Özel Hukuk (ed. TARMAN, Zeynep Derya), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, (s. 389-434).

ÖZGENÇ, Zeynep: **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014.

PARTALCI, Rümeyza: “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 2017, Cilt: 37, Sayı: 2, (s. 761-797).

PÜRSELİM, Hatice Selin: “Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK Md. 29/II’deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk”, **VII. International Multidisciplinary Congress of Eurasia-IMCOFE’19 (Antalya, 24-26 April 2019) Proceeding & Abstract Book**, 2019, (s. 300-307), <https://www.imcofe.org/dosyalar/antalyaproceedingandabstract.pdf>, (erişim tarihi 18.08.2022).

RAMBERG, Jan: **The Law of Transport Operators**, Nordstedts Juridik, Stockholm, 2005.

RAMBERG, Jan: “Unification of the Law of International Freight Forwarding”, **Uniform Law Review**, Yıl: 1998, Cilt: 3, Sayı: 1, (s. 5-14).

REYNOLDS QC, Francis: “The Liability of Freight Forwarders, Carriage of Goods by Sea, Land and Air”, **Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century**, (ed. SOYER, Barış/TETTENBORN, Andrew), Oxon/New York, 2014, (s. 253-266).

ŞANLI, Cemal/ESEN, Emre/ATAMAN-FİGANMEŞE, İnci: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 9. Basım, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2021.

SEVEN, Vural: **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012.

STONE, Peter: **EU Private International Law**, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton, 2006.

SÜZEL, Cüneyt: **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014.

- TARMAN, Zeynep Derya: “5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Uyarınca Yabancılık Unsuru Taşıyan Akdi Borç İlişkilerinde Hukuk Seçimi”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl: 2010, Cilt: 26, Sayı: 1, (s. 143-171).
- TEKİNALP, Gülören: **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama ve Usul Hukuku Kuralları**, 13. Basım, İstanbul, 2020.
- TERESHCHENKO, Tatiana: “International Freight Forwarding Contracts: What to Know When Entering the Contract”, **Czech Yearbook of International Law**, Yıl: 2015, Cilt: 6, (s. 211-228).
- TİRYAKİOĞLU, Bilgin: **Taşıma Mallara İlişkin Milletlerarası Unsurlu Satım Akitlerine Uygulanacak Hukuk**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları (No. 503), Ankara, 1996.
- TONOLO, Sara: “La Legge Applicabile ai Contratti di Trasporto nel Regolamento Roma I”, **Rivista di Diritto Internazionale Privato e Processuale**, Yıl: 2009, Cilt: 45, Sayı: 1, (s. 309-326).
- ÜLGENER, Fehmi: “Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri”, **Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Yıl: 1995, Cilt: 18, Sayı: 1-2, (s. 97-136).
- ÜNAN, Samim: “Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler”, **Mehmet Somer’in Anısına Armağan**, Kurtiş Matbaacılık, İstanbul, 2006, (s. 383-401).
- ÜNSAL, Muhammed: **Deniz Hukukunda Brokerlik**, Seçkin Yayınları, Ankara, 2019.
- VAR, Kübra: **Gemi Acenteliği Sözleşmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.
- VERHEYEN, Wouter: “Could (Contractual Incorporation of) the DCFR or PECL be an Answer to the Lack of Harmonisation in the Field of Forwarding Law?”, **European Journal of Commercial Contract Law**, Yıl: 2015, Cilt: 7, Sayı: 1-2, (s. 82-89).
- YEŞİLOVA, Ecehan: **Konşimentonun İspat Kuvveti**, Güncel Yayınevi, İzmir, 2006.