

ULUSLARARASI KARA VE DEMİRYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANACAK HUKUK

Doç.Dr. Cemal ŞANLI*

I- GENEL OLARAK

Uluslararası kara taşımacılığı, karayolu ve demiryolu taşımacılığını kapsar. Taşıyıcı ile yolcu, bagaj ve eşya sahibi arasındaki taşıma sözleşmesine istinaden muhtelif ülke topraklarındaki kara ve demiryolu hatları kullanılarak gerçekleştirilen taşımalarından sık sık Kanunlar İhtilaf sorunları ortaya çıkmaktadır. Bu yazımızda kara ve demiryolu taşımacılığına ilişkin sözleşmelerden doğan Kanunlar İhtilafı sorunlarına değineceğiz.

Günümüzde uluslararası demiryolu taşımacılığı, 1980 tarihli "Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Anlaşma" (COTIF) ile düzenlenmiştir. Anlaşma, "Demiryolu ile Yolcu ve Bagaj Taşımacılığına İlişkin Anlaşma" (CIV) ile "Demiryolu ile Eşya Taşımacılığına İlişkin Anlaşma" (CIM)'yı birleştirmiştir. CIV Anlaşmanın "A" Ekini; CIM ise "B" Ekini teşkil etmektedir. COTIF'i şimdiden 40'a yakın devlet onaylamıştır. Türkiye de Anlaşmayı 21.3.1985 T. ve 3172 S.lı Kanunla onaylamış (RG. 27.3.1985-18707) ve Bakanlar Kurulunun 8.5.1985 T. ve 85/9458 S.lı Kararı ile yürürlüğe koymuştur (RG: 1.6.1985-18771).

Anlaşma, en az iki âkit devletin topraklarında yer alan ve âkit devletlerce belirtilen hatlar üzerinde gerçekleştirilen taşımalara uygulanır (CIV, m.1; CIM, m.1).

Esas itibariyle Anlaşma, uluslararası demiryolu taşımacılığını maddî hukuk planında düzenlemiştir. Bununla beraber Anlaşma'da genel ve özel Kanunlar İhtilafı kurallarına da yer verilmiştir (CIV, m.8; CIM, m.10).

(*) I.Ü. Hukuk Fakültesi, Devletler Hususi Hukuku Öğretim Üyesi.

Uluslararası demiryolu taşımacılığı, sosyalist bloka dahil ülkeler arasında ayrıca düzenlenmiştir. "Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımacılığına İlişkin Anlaşma" (SMGS) ile "Demiryolu ile Uluslararası Yolcu Taşımacılığına İlişkin Anlaşma" (SMPS) Doğu Almanya, Arnavutluk, Bulgaristan, Çekoslovakya, Çin, Kore, Macaristan, Moğolistan, Polonya, Romanya, Sovyet Rusya ve Vietnam arasında yürürlüktedir. Bu Anlaşmaya taraf bazı ülkeler, CIV-CIM'e de taraftır. Anlaşma, aynen COTIF gibi, esas itibarıyla, uluslararası demiryolu taşımacılığını maddî hukuk planında düzenlemektedir. Bununla beraber, Anlaşmalarda düzenlenmeyen konularda uygulanacak hukuku tesbite hizmet edecek genel ve özel Kanunlar İhtilafı kurallarına da yerverilmiştir.

Uluslararası demiryolu taşımacılığı, devletlerarasında akdedilen ikili sözleşmelerle de düzenlenmiştir (Örnek olarak bkz: Türkiye-Sovyetler Birliği Arasında Demiryolu Nakliyat Sözleşmesi, RG: 22.7.1961-10861). Kanunlar İhtilafı sorunlarının çözümüne ilişkin kurallar, nadiren de olsa bu anlaşmalarda da yer almaktadır.

Demiryolu ile uluslararası yolcu, bagaj ve eşya taşıma sözleşmelerinden doğan ihtilaflar, ikili ve çok taraflı anlaşmalarda yer alan maddî ve şeklî (Kanunlar İhtilafı) kurallarla düzenlenmemişse; dava konusu ihtilafa uygulanacak hukuk, davaya bakan mahkemenin Devletler Özel Hukuku kurallarına göre belirlenir. Milli hukuk sistemleri içinde yeralan bu kurallar, ülkeden ülkeye büyük farklılıklar arzeder.

Karayolu ile uluslararası yolcu, bagaj ve eşya taşımacılığı da aynen demiryolu taşımacılığı alanındaki gibi, önemli ölçüde anlaşmalarla yeknesak hale getirilmiştir. Avrupa'da kara yolu ile uluslararası eşya taşımacılığı, 1956 Tarihli "Kara Yolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine Dair Anlaşma" (CMR) ile düzenlenmiştir.

Anlaşmaya, Sovyet Rusya dahil 24 Avrupa ülkesi taraftır. Türkiye henüz Anlaşmayı onaylamamıştır. Anlaşma, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ile gönderilene teslim edileceği yerin iki ayrı devletin topraklarında bulunduğu ve bu iki devletten en azından birinin CMR'ye taraf olduğu taşıma ilişkilerine uygulanır (m.1).

Anlaşma, demiryolu taşımacılığını düzenleyen CIV ve CIM'den farklı olarak, genel bir Kanunlar İhtilafı kuralına yer vermemiştir. Sadece, muayyen konularda uygulanacak hukuku tesbite yarayacak özel Kanunlar İhtilafı kurallarına yervermiştir. Karayolu ile uluslararası, yolcu ve bagaj taşımacılığı ise, 1973 tarihli "Kara Yolu ile Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesine Dair Anlaşma" (CVR) ile düzenlenmiştir.

Anlaşma henüz yürürlüğe girmemiştir.

Anlaşma ile taşıma belgeleri, taşıyıcının sorumluluğu ve taşıyıcıya karşı ileri sürülebilecek talep ve davalar düzenlenmiştir. Burada da CMR'de olduğu gibi genel bir Kanunlar İhtilafı kuralına yerverilmemiş; sadece muayyen konularda uygulanmak üzere özel Kanunlar İhtilafı kurallarına yerverilmiştir.

Uluslararası kara yolu taşımacılığına ilişkin diğer bir düzenleme de Sosyalist ülkeler arasında 1970'de imzalanmış bulunan "Otobüsle Karayolunda Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımacılığı Genel Şartlarına Dair Anlaşma"dır. Anlaşmaya Macaristan, Doğu

Almanya, Polonya, Sovyet Rusya ve Çekoslovakya taraftır. Anlaşma, uluslararası yolcu taşımacılığında doğan sorunları doğrudan düzenleyen maddî normların yanında; uygulanması ve anlaşılması oldukça basit genel ve özel Kanunlar İhtilafı kurallarına da yer vermiştir.

AET ülkeleri arasında imzalanmış bulunan "Akdi Borç İlişkilerine Uygulanacak Kanuna Dair Roma Anlaşması"nda da eşya taşımacılığında doğan sorunlara uygulanacak hukuka dair kurallar yer almıştır. Ayrıca, bazı Latin Amerika ülkeleri Arjantin, Paraguay, Uruguay arasında 19.Mart.1940'da imzalanan "Milletlerarası Kara Ticaret Hukuku Anlaşması"nda da uluslararası yolcu ve emtia taşımacılığına ilişkin Kanunlar İhtilafı kurallarına yer verilmiştir (m.14-18).

Çok taraflı anlaşmalara ek olarak yolcu, bagaj ve eşya taşımacılığına ilişkin ülkeler arasında ikili anlaşmalar da mevcuttur. Bu anlaşmalarda nadiren de olsa Kanunlar İhtilafı düzenlemelerine yer verilmiştir.

Dünyanın muhtelif bölgelerinde yürürlükte olan sözkonusu anlaşmaların uygulama alanı dışında kalan uluslararası kara taşımacılığı sorunlarına uygulanacak hukuk, davanın açıldığı devletin milli Devletler Özel Hukuku yasalarına göre belirlenecektir.

II- Uluslararası Anlaşmalara Göre Kara ve Demiryolu Taşıma

Sözleşmelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı Sorunlarının Çözümü

1) Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye de dahil, dünya üzerindeki demiryolu taşımacılığının önemli bir kısmını düzenleyen ve COTIF'in A ve B Eklerini teşkil eden CIV ve CIM; Anlaşma'da, Tamamlayıcı Kurallarda ve Uluslararası Tarifelerde düzenlenmeyen konuları, davaya bakan mahkemenin hukuku (lex fori) na tabi kılmıştır (CIV, m.8; CIM, m.10, f. 1). Davaya bakan mahkemenin hukukuna, bu hukukun Kanunlar İhtilafı kuralları da dahildir (CIV, m.8, Prğ.3; CIM, m.10, Prğ. 2). Görüldüğü gibi, CIV ve CIM'in öngördüğü genel Kanunlar İhtilafı kuralı "lex fori"dir. Buna göre, CIV ve CIM'e tabi yolcu bagaj ve eşya taşımacılığında doğan sorunlar, öncelikle Anlaşma ve uluslararası tarife hükümlerine tabi olacaktır. Burada hakkında hüküm bulunmayan sorunlar, davaya bakan mahkemenin Milletlerarası Özel Hukuk kurallarının yetkili kıldığı hukuka göre çözümlenecektir.

Ancak, CIV ve CIM, yukarıda zikrettiğimiz genel Kanunlar İhtilafı kuralı yanında, muayyen konularda uygulanmak üzere özel Kanunlar İhtilafı kurallarına da yer vermiştir. Bu konularda, Anlaşmalarda yer alan özel Kanunlar İhtilafı kurallarının yetkili kıldığı maddî hukuka göre karar verilecektir.

Mesela CIV'in 8. maddesinin 3. Paragrafına göre, yolcunun maruz kaldığı cismanî zararlar (ölüm veya yaralanma) sebebiyle demiryolu idaresine karşı açılan davalarda, demiryolunun sorumluluğu; zarara yolaçan kazanın (haksız fiil) vukuu bulunduğu ülkenin Kanunlar İhtilafı sistemine göre yetkili olan hukuk sistemine tabidir. Esas itibariyle bu düzenleme, Anlaşmada genel Kanunlar İhtilafı kuralı olarak yer alan "Lex Fori" bağlama kaidesi ile birleşmektedir. Çünkü, Anlaşma (CIV) nın 52 (Prğ. 1) ve 26 (Prğ. 4). madde-

lerine göre, yolcunun maruz kaldığı cismanî zararlara ilişkin davaların, haksız fiilin vukuu bulunduğu ülkede açılması gerekmektedir. Bu ülke mahkemeleri ise, demiryolunun sorumluluğuna uygulanacak maddî kuralları *lex fori*'nin (aynı zamanda haksız fiilin vukuu bulunduğu yer) Kanunlar İhtilafı kurallarına göre tesbit edecektir. CIV'in 26. maddesinin 6. Paragrafında ise, demiryolu idaresi tarafından bir ödeme, geri ödeme veya ek ödeme yapılmasının sözkonusu olduğu durumlarda, bu konuya ilişkin olarak maddenin sair paragraflarında düzenlenmeyen sorunlar, "kalkış yeri" hukukuna tabi kılınmıştır. Yine, CIV'in 33 (Prğ. 2). maddesine göre, demiryolunun feribotla taşındığı ve bu esnada yolcuların maruz kaldığı zararlar sebebiyle demiryolunun sorumluluğu, feribotun bayrağını taşıdığı ülke hukukuna tabidir. Yine, CIV'in 47. maddesine göre, trenin gecikmesi, seferden kaldırılması veya irtibatın sağlanamaması sebebiyle demiryoluna terettüp eden sorumluluk, fiil yeri hukuku (*Lex Loci Delicti*) na tabidir.

Bu özel durumlar dışında CIV, genel olarak sair özel haller için "*lex fori*" veya ihtilafli husula ilgili "işlem yeri" hukukuna atıfta bulunmuştur (Örnek olarak bkz: m.6, Prğ. 2; m. 10, Prğ. 2; m. 15, Prğ. 2/c; m. 22, Prğ. 2; m. 23, Prğ. 5, 8; m. 24, m. 27, Prğ. 2; m. 29, m. 30, Prğ. 1 ve 2, m. 37, Prğ. 4; m. 44, m. 48, Prğ. 2; m. 55, Prğ. 6).

CIM'de de muhtelif konular için özel Kanunlar İhtilafı kurallarına yer verilmiştir. Mesela; eşyanın teslim işlemleri ile malın yüklenmesine ilişkin sorunlar; gönderme garının bulunduğu ülke hukukuna tabidir (CIM, m. 20, Prğ. 1-2). Gönderilen eşyadaki fazlalıklara ilişkin sorunlar, "varış yeri" hukukuna tabidir (CIM, m. 28, Prğ. 6). Taşımaya engel durumdan haberdar edilen gönderici, makul sürede demiryolu idaresine talimat vermekten imtina etmişse, tutulan malla ilgili sorunlar, malın bulunduğu yer hukukuna tabidir (*Lex Rei Stae*) (CIM. m.33, Prg. 6).

Sosyalist Bloka mensup ülkeler arasındaki demiryolu ile yolcu, eşya ve bagaj taşımacılığını düzenleyen SGMS ve SMPS de aynen CIV ve CIM gibi genel ve özel Kanunlar İhtilafı kuralları içermektedir. SMGS'nin 35. maddesinde yer alan genel Kanunlar İhtilafı kuralına göre; Anlaşma, Tarife ve Talimatlarda düzenlenmeyen hususlar, "ilgili ülkenin milli hukukuna tabidir". Bu kural, küçük bir değişiklikle SMPS'nin 46. maddesinde de tekrarlanmıştır. SMGS'nin 35. maddesinde genel Kanunlar İhtilafı kuralı olarak yer alan bağlama kaidesi, genel olarak yazarlarca "*lex fori*" olarak yorumlanmıştır.

SMGS ve SMPS'nin muhtelif hükümlerinde, muayyen konulara ilişkin özel Kanunlar İhtilafı kurallarına yer verilmemiştir. Bu kurallar, bazı konularda *Lex Loci Contractus*, bazılarında *Lex Loci Solutionis*, bazılarında ise *Lex Rei Sitae*'dir. SMGS ve SMPS'ye taraf sosyalist ülkelerden bir kısmı, aynı zamanda COTIF'ın A ve B Eklerini teşkil eden CIV ve CIM'e de taraftır. Bu gibi durumlarda, CIV-CIM ile SMGS ve SMPS hükümlerinin biriri ile çatışması sözkonusu olmaz. SMGS-SMPS, sadece bu Anlaşmalara taraf olan devletler arasında yapılacak taşımalara uygulanır. Bunlardan CIV-CIM'e taraf diğer devletlere yapılacak taşımalar ise yine CIM-CIV hükümlerine tabi olacaktır.

Yukarıda bahsettiğimiz Anlaşmalarda yeralan maddî normlar ile genel ve özel Kanunlar İhtilafı kurallarının gerek konu ve gerekse mekan itibariyle uygulama alanı dışında kalan demiryolu taşımacılığı ile ilgili sorunlar, davaya bakan mahkemenin Kanun-

lar İhtilafı kurallarına göre yetkili kılınan maddi hukuka teb'an karara bağlanacaktır. Devletlerin konuya ilişkin Kanunlar İhtilafı kuralları büyük farklılıklar arzeder. Türk Devletler Özel Hukuku bakımından bu tür davalarda uygulanacak hukuk, 2675 S.lı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)'un 24. maddesine göre belirlenecektir.

2) Kara Yolu Taşımacılığı

Sovyet Rusya da dahil, 24 Avrupa ülkesinin oluşturduğu kesimde karayolu ile uluslararası eşya taşımacılığı CMR hükümlerine göre yürütülmektedir. Hatta 1. madde ile Anlaşmanın uygulama alanı daha da genişletilmiştir. Buna göre, eşyanın taşıyıcıya teslim edileceği veya eşyanın alıcıya teslim edileceği yerlerden sadece biri, âkit ülkelerden birinde ise, Anlaşma uygulanır (Bu hüküm çerçevesinde CMR'yi uygulayan Türk Mahkeme kararları için bkz: Y11HD, E. 3471, K.4258, T.5.6.1985, Eriş, G: Açıklama-İctihatlı Türk Ticaret Kanunu, Kıymetli Evrak ve Taşıma, Ankara-1988, Sh. 1071-1072; Y11HD, E.88/8985, K.89/434, T.30.1.1990, Karar yayınlanmamıştır.)

Yukarıda değindiğimiz uluslararası demiryolu anlaşmalarının aksine, CMR genel bir Kanunlar İhtilafı kuralına yer vermemiştir. Kanaatimizce bu, Anlaşmanın önemli bir eksikliğidir. Anlaşmada genel bir Kanunlar İhtilafı kuralına yer verilmiş olsaydı, burada düzenlenmeyen sorunlara uygulanacak hukukun tesbitinde başvurulacak Kanunlar İhtilafı konusunda da âkit ülke hukukları bakımından yeknesaklık sağlanmış olurdu. Anlaşmada sadece muayyen konulara ilişkin olarak özel Kanunlar İhtilafı kurallarına yer verilmiştir. Mesela; zararın taşıyıcının kasdı ya da ağır kusuru ile meydana geldiği durumlarda, taşıyıcının sınırsız sorumluluğuna yol açan davranışının "kasdî" ya da "ağır kusur" teşkil edip etmediği, lex fori'ye (CMR, m. 29, Prğ. 1); zamanaşımı süresinin temdidine ilişkin şart ve sebepler lex fori'ye (CMR, m. 32, Prğ. 3); taşıma senedinde yeralan matbu imzaların geçerli olup olmadığı ve bu imzaların yerine göndericinin ya da taşıyıcının mühürlerinin ikame edilip edilemeyeceği taşıma senedinin imzalandığı ülke hukuku (Lex Loci Contractus) na (CMR, m.5, Prğ. 1); taşıyıcı tarafından -gerekli durumlarda- eşyanın satımına ilişkin usuller malın bulunduğu yer hukuku (Lex Rei Sitae)'na (CMR, m. 16, Prg. 5) tabi kılınmıştır.

Henüz yürürlüğe girmemiş bulunan Kara Yolu ile Yolcu ve Bagaj Taşımacılığına İlişkin Anlaşma (CVR) da aynen CMR gibi, genel bir Kanunlar İhtilafı kuralına yer vermemiş; sadece muayyen konularda uygulanacak özel Kanunlar İhtilafı kurallarına sahiptir. Buna göre, herhangi bir cismanî zarara maruz kalan yolcunun tazminat talebinin kapsamı ve kimlerin tazminat hakkına sahip olduğu hususu -Kanunlar İhtilafı kuralları da dahil- davanın görüldüğü ülke hukuku (Lex Fori)'na (CVR, m. 12); sahipsiz bagajların teslimine dair sorunlar teslim yeri hukuku (Lex Loci Solutions) na (CVR, m. 10, Prğ. 3); zamanaşımı süresinin kapsamı Lex Fori'nin Kanunlar İhtilafı kuralları dışındaki iç maddi hukuku (Lex Fori) na (CVR, m. 22, Prğ. 4) tabi kılınmıştır.

Sosyalist ülkeler de kendi aralarında 1970 Tarihli "Kara Yolunda Otobüsle Yolcu Taşımacılığına Dair Genel Şartlara İlişkin Anlaşma"yı imzalamışlardır. Anlaşma Maca-

ristan, Doğu Almanya, Polonya, Çekoslovakya ve Sovyet Rusya arasında yürürlükte-dir.

Anlaşma oldukça basit yapılı genel ve özel Kanunlar İhtilafı kuralları içermektedir. Anlaşmada yer alan genel Kanunlar İhtilafı kuralına göre: yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan ve Genel Şartlarda hakkında hüküm bulunmayan tekml sorunlar, taşıyıcının hukuku (Lex Portitoris)'na tabidir (m.g, Prğ.2). Bu kural, uluslararası taşımacılık hukukunda popüler bir bağlama kaidesidir ve hukuki münasebetin niteliğine uygundur. Anlaşmada muayyen konular için özel Kanunlar İhtilafı kurallarına da yer verilmiştir. Mesela; sahipsiz bagajların teslimine dair sorunlar teslim yeri hukuk (Lex Loci Solution)'na tabidir (m. 31, Prğ. 5).

III- Milli Kanunlar İhtilafı Sistemlerine Göre Kara ve Demiryolu

Taşıma Sözleşmelerinden Doğan Sorunların Çözümü

Uluslararası anlaşmalarda yer alan genel ve özel Kanunlar İhtilafı kuralları ile çözümlenemeyen veya hakkında bu anlaşmalarda hüküm bulunmayan ya da sözkonusu anlaşmaların konu ve mekan itibariyle uygulama alanı dışında kalan taşımacılık sorunlarının uygulanacak hukuk, Lex Fori'nin Milletlerarası Özel Hukuk kurallarına göre belirlenecektir. Bu kurallar, her bir ülkede farklılıklar arzeder.

Öncelikle belirtelim ki; uluslararası anlaşmalarla düzenlenmeyen kara ve demiryolu taşıma sözleşmelerinin hukukî rejimi, tarafların serbest iradesi ile düzenlenebilir ve uygulanacak hukuk taraflarca belirlenebilir. Devletler Özel Hukukunda "irade serbestisi" olarak ifade edilen bu klasik kural, taşıma sözleşmeleri bakımından da geçerlidir. Genel olarak bu alandaki tarafların irade serbestisi, anlaşmaların emredici kuralları ile sınırlandırılmıştır. Diğer bir ifade ile, taraflar, akitlerine, anlaşmalarda yeralan hükümlere aykırı şartlar koyamazlar (Örnek olarak bkz: CMR. m 41; Uluslararası Hava Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Varşova Anlaşması, m. 32). Bu sebeple diyebiliriz ki; uluslararası taşımacılık alanında tarafların irade serbestisi, esas itibariyle, ikili ve çok taraflı anlaşmalarla doğrudan düzenlenmeyen konularda pratik bir değere sahiptir.

Uluslararası kara ve demiryolu taşıma sözleşmelerinden doğan ihtilaflara uygulanacak hukuk taraflarca belirlenmemişse; genel olarak, bu hukuk, pek çok millî Devletler Özel Hukuku sistemine göre "akdi ilişkinin en sıkı irtibat halinde olduğu hukuk"dur. Genel olarak uluslararası taşımacılıkta akdi ilişki ile en sıkı irtibat halindeki hukuk, taşıyıcının hukuku (Lex Portitoris) olarak kabul edilmektedir. Çünkü, bu ilişkilerde karakteristik edim borçlusunu "taşıyıcı"dır. Bu düzenleme tarzı, AET'na üye devletler arasında imzalanmış bulunan 1980 T.li Akdi Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuka Dair Roma Anlaşması (m.4)nda benimsenmiş ve bilahare son on yıl zarfında Doğu ve Batı Avrupa ülkelerinde yürürlüğe giren Milletlerarası Özel Hukuk yasalarına girmiştir (Örnek olarak bkz: 1986 T.li, F.Alman Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu, m. 27-34; 1978 T.li Avusturya Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu, m. 36; 1987 T.li İsviçre Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu, m. 114). AET Anlaşmasında ve F.Almanya, Avusturya, İsviçre, Yugoslavya, Macaristan, Demokratik Almanya, Çekoslovakya, Polonya gibi pek çok Doğu ve Batı Avrupa ülkesinin Milletlerarası Özel Hukuk yasalarında yer alan bu kural, İngiliz ve

Amerikan Devletler Özel Hukuku sistemlerinde de uygulanmaktadır (Örnek olarak bkz.: Restatement of the Law Second on Conflict of Laws, Section 188).

Sovyet Hukukunda ise uluslararası hava ve demiryolu ile yolcu ve eşya taşıma sözleşmelerine uygulanmak üzere "Genel Şartlar" mevcuttur. Buna göre, akdi ilişkilerden doğan tüm sorunlar -şayet taşıyıcı Sovyet vatandaşı veya şirketi ise daima Sovyet Hukuku uygulanır (Eşya Taşıma Genel Şartı, m. 33; Yolcu Taşıma Genel Şartı, m. 25). Taşıyıcı Sovyet vatandaşı veya şirketi değilse, uygulanacak hukuk, Sovyetler ve Birleşik Cumhuriyetler Medeni Hukuk Mevzuatının 126. maddesinde yeralan genel Kanunlar İhtilafı kuralına göre belirlenir. Bu kurala göre ise, taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk, akdin yapıldığı yer hukuku (Lex Loci Contractus) dur.

Türk Milletlerarası Özel Hukuk sisteminde ise, uluslararası karakterli taşıma sözleşmelerine tarafların açık olarak bir kanun seçmemiş olmaları halinde uygulanacak hukuk, borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukukudur (MÖHUK, m. 24/II). Taşıma sözleşmeleri bakımından borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edim, taşıyanın edimidir ve taşıyanın edimini ifa ettiği yer, tarafların anlaşmasına göre taşıma işinin tamamlandığı veya hitama erdiği yerdir. Bu yer, yolcu taşımacılığı bakımından "varma yeri"; eşya taşımacılığı bakımında "eşyanın alıcıya teslim yeri"dir. Bu düzenleme tarzı ile Türk Milletlerarası Özel Hukuk sistemi, tarafların hukuk seçimi yapmadıkları durumlarda uluslararası taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tesbiti noktasında, yukarıda bahsettiğimiz AET Anlaşmasında ve pek çok ülkenin Kanunlar İhtilafı sisteminde benimsenen ve uluslararası taşıma sözleşmelerinin mahiyetine uygun düşen kuraldan uzaklaşmıştır. AET Anlaşması ile bu Anlaşmadaki düzenlemeyi benimseyen Kanunlar İhtilafı sistemlerine göre, uluslararası karakterli taşıma sözleşmelerine -bir hukuk seçiminin yokluğunda- uygulanacak hukuk; karakteristik edimin ifa yeri hukuku değil, karakteristik edim borçlusunun hukukudur. Bu, karakteristik edim borçlusu olan taşıyıcının mutat meskeni veya idare merkezinin bulunduğu ülke hukukudur (Lex Portitoris). 2675 S.lı Kanunun 24/II. maddesinde ise, karakteristik edim borçlusunun hukukuna değil; karakteristik edimin ifa yeri hukukuna, yani taşıma faaliyetinin tamamlandığı ülke hukukuna bağlanılmıştır. Bu hukuk, pek çok uluslararası karakterli taşıma işinde, taraflarla ve özellikle- karakteristik edim borçlusu ile ilgisiz; sunî ve tesadüfî bir hukuk teşkil edebilir. Bu sebeple diyebiliriz ki; 24/II. maddede de benimsenen düzenleme tarzı, uluslararası taşıma sözleşmelerinin mahiyetine ve bu alandaki çağdaş anlayışa uygun düşmemektedir.

Kanaatimizce, uluslararası karakterli kara ve demiryolu taşıma sözleşmeleri bakımından Lex Portitoris gerçekçi bir bağlama kuralıdır ve uluslararası taşıma akitlerinin mahiyetine uygundur. 2675 S.lı Kanuna da münhasıran uluslararası taşıma sözleşmelerinde uygulanmak üzere bu yönde bir hüküm ithal edilebilir.