

Uluslararası ticaretin hareket unsurunu uluslararası lojistik ve özellikle taşımacılık oluşturur. Uluslararası eşya taşımacılığı beş farklı taşımacılık türü (modu) ile veya bunların karmasından oluşan çoklu taşımacılık ile gerçekleştirilmektedir. Bu beş taşımacılık türü şunlardır; karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığı.



**Tablo 1: Taşıma türlerine göre en yaygın ve güncel uluslararası konvansiyonlar:**

<b>Taşıma Türü</b>	<b>Uluslararası Konvansiyonun Adı</b>	<b>Yürürlüğe Giriş Tarihi</b>	<b>Taraf Devlet Sayısı</b>
Karayolu	CMR Konvansiyonu: Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi	2.7.1961	55
Denizyolu	Rotterdam Kuralları: Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına ilişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu	Henüz yürürlükte değil	3
Demiryolu	COTIF-CIM: Uluslararası Demiryolu Taşımalarına ilişkin Sözleşmesi CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine ilişkin Tektip Kurallar	1.5.1985	50
Havayolu	Montreal Konvansiyonu: Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa ilişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi)	03.11.2003	118



Karayolu taşımacılığı ile ilgili olan konvansiyon (**CMR Konvansiyonu**) Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe - UNECE) öncülüğünde oluşturulmuştur. CMR Konvansiyonu 19 Mayıs 1956'da Genova'da imzaya açılmış, 2 Temmuz 1961'de yürürlüğe girmiştir. Konvansiyona Avrupa ülkeleri, kuzey ve batı Asya ülkeleri ile iki kuzey Afrika ülkesi taraf olmuştur (unece.org).



Denizyolu ile eřya tařımacılıđını dűzenleyen ve kısaca **Rotterdam Kuralları** olarak anılan konvansiyon; Birleřmiř Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu tarafından hazırlanarak 1924 Lahey Kuralları, 1968 Lahey-Visby kuralları ve 1978 Hamburg Kuralları olarak bilinen konvansiyonları gűnűműzűn ihtiyaçlarına ve teknolojik geliřmelerine uygun řekilde gűncellemek amacıyla 23 Eylűl 2009 tarihinde, Rotterdam'da imzaya açılmıřtır. Konvansiyon yirmi devlet tarafından kabul edildikten bir yıl sonra yűrűrlűđe girecektir ([uncitral.org](http://uncitral.org)). Konvansiyonu henűz 25 devlet imzalamıř ve sadece 3 devlet kabul etmiřtir. Bu bilgiler ıřıđında, Konvansiyonun yakın gelecekte yűrűrlűđe gireceđi sűylenebilir. Rotterdam Kuralları sadece deniz tařıma sűzleřmelerine deđil, bir kısmı deniz tařımasını içeren bűtűn tařıma sűzleřmelerine de uygulanabilecektir. Bařka bir ifadeyle, bir bűlűmű deniz tařımasını içeren bűtűn kapıdan kapıya tařıma sűzleřmelerinde uygulanabilecektir.



Uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin kurallar, 9 Mayıs 1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF)'de belirlenmiştir. Demiryolu ile eşya taşımalarına ilişkin düzenleme ise bu konvansiyonun B Ana Eki'dir. Bu ekin tam adı, CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar şeklindedir ve kısaca **COTIF-CIM** olarak anılır. Konvansiyon, 1999 yılında Vilnius Protokolü ile güncellenmiş ve bu güncel şekli ile 1 Temmuz 2006 tarihinden itibaren yürürlüktedir ([cotif.org](http://cotif.org)). Konvansiyona, Avrupa, Kafkasya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da yer alan 49 devlet taraftır.



Uluslararası havayolu taşımacılığını düzenleyen temel konvansiyon 28 Mayıs 1999 tarihinde imzaya açılıp 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe giren **Montreal Konvansiyonudur**. Tam adı Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme olan Montreal Konvansiyonu, pek çok protokol ile değişikliğe uğrayan 1929 Varşova Konvansiyonu'nun bir yekûnu ve özeti niteliğini taşımaktadır. Öte yandan Montreal Konvansiyonunda genel olarak Varşova Konvansiyonunun temel yapısı korunmuştur.



## Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Uygulama Alanları

Bütün konvansiyonlarda (çok taraflı uluslararası sözleşmelerde) olduğu gibi eşya taşımacılığına ilişkin konvansiyonlarda da kapsama alanının açık olarak ortaya konması önemli bir konudur. Çünkü, söz konusu bu hukuki metinler kapsamına giren olaylarda ve/veya durumlarda kişileri bağlar, onlara maddi ve hukuksal sorumluluklar yükler. Bu nedenle, öncelikle konvansiyonların her birinin hangi durum ve şartlarda uygulanacağını belirlenmesinde fayda vardır.



## Karayolu eşya taşımacılığı için CMR Konvansiyonunun uygulama alanı:

CMR'nin uygulama alanı Konvansiyonun 1. ve 2. maddelerinden oluşan I. bölümünde düzenlemiştir. Her iki madde incelendiğinde, uygulama alanını genişletmeyi amaçlayan ifadelerin varlığı yanında daraltmayı amaçlayan ifadelerin de olduğu göze çarpmaktadır.

CMR 1/1.'e göre; "Bu Sözleşme, Sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır." Öncelikle, m1/1'deki yükleme ve teslim yeri ülkesinin herhangi birisinin CMR'ye taraf olmasını yeterli gören "yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke" ifadesi uygulama alanını genişletmeyi amaçlayan bir ifadedir. Taşıma sözleşmesinin taraflarının milliyetinin veya ikametgâhının önemli olmadığını belirten "tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın" ifadesi de benzer niteliktedir.



Bir diğer genişletici ifade ise m. 1/3'deki "*Bu sözleşme taşımanın devletler veya kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı hallerde de uygulanacaktır*" cümlesinde yer almaktadır. Diğer yandan, "ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır" ifadesinde uygulama alanını daraltıcı birden fazla unsur vardır. Birincisi, taşıma ücret karşılığında yapılmalıdır; ikincisi, yükler taşıt ile taşınmalıdır; üçüncüsü, taşıma karadan yapılmalıdır. Ayrıca, m. 2/1'in ilk cümlesi ile karadan taşıma konusu biraz esnetilerek yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yükün boşaltılmadan taşındığı hallerde uygulanacağı hükmü konulmuştur. Bu cümle de genişletici bir ifade olarak değerlendirilmelidir. Bir karayolu taşıtının, yükünü indirmeksizin seferinin bir bölümünde Ro-Ro gemilerini kullanması durumu konvansiyonun uygulama alanı içindedir.



## Denizyolu eşya taşımacılığı için Rotterdam Kurallarının uygulama alanı:

Rotterdam Kurallarının uygulama alanı Konvansiyonun 2. kısmında 5-7. maddelerinde açıklanmıştır, burada da genişletici ve daraltıcı ifadeler söz konusudur. Genel olarak m. 5 genişletici ifadeler içerirken, 6. ve 7. maddeler daraltıcı niteliktedir. Asıl önemlisi, daha önceki deniz taşımacılığına ilişkin konvansiyonlardan farklı mahiyetteki 1(a) maddesinin genişletici niteliğidir.



Konvansiyonun uygulama alanını fazlasıyla genişleten m. 1(a)'nın ikinci cümlesine göre;

*“Sözleşme, deniz yoluyla taşımaya ilişkindir ve deniz taşımacılığına ek olarak diğer taşıma şekillerini de kapsayabilir.”* Bu cümleden, yapılan deniz taşıma sözleşmesinin sadece deniz taşımalarını değil, bununla bağlantılı diğer taşıma türlerini de kapsadığı anlaşılmaktadır. Rotterdam Kuralları m. 5/1'e göre; teslim alma yeri ve teslimat yerinin farklı devletlerin sınırları içinde olması ve bunlardan, (a) teslim alma yeri, (b) yükleme limanı, (c) teslimat yeri veya (d) boşaltma limanının herhangi birinin bu konvansiyona taraf olan bir devletin sınırları dahilinde yer alması durumundaki taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır. Bu madde m. 1(a) ile birlikte yorumlandığında, sadece bir bölümünde deniz taşımacılığının söz konusu olduğu uluslararası bir taşımanın sadece bir limanının konvansiyona taraf bir devletin sınırları içinde olması, bu taşıma sözleşmesinin bütününe Rotterdam Kurallarının uygulanmasını mümkün kılacaktır.



Konvansiyonun 5/2. maddesi de CMR Konvansiyonuna benzer şekilde uygulama alanını genişletmektedir; "Bu Konvansiyon, geminin, taşıyanın, ifa eden tarafların, taşıtanın, alıcının veya ilgili başka bir tarafın milliyetine bakılmaksızın uygulanır." Konvansiyonun 6. ve 7. maddeleri ise daraltıcı nitelikte olup genel olarak charter sözleşmelerini konvansiyonun uygulama alanı dışında bırakmaktadır.

*Charter sözleşmeleri* bir tür yer tahsis sözleşmesi olup, geminin tamamının veya bir kısmının taşıtana tahsis edildiği sözleşme şeklinde tanımlanmıştır. Bu tür sözleşmelerde önemli olan yük değil, yükü taşıyacak olan araç, yani gemidir. Yapılan navlun sözleşmesiyle, yük taşınmak üzere bir gemi tutulmuşsa, böyle bir sözleşme charter sözleşmedir. Buradaki "gemi tutulması" ifadesinden "geminin tahsis edilmesi" anlaşılmalıdır; taşıyan, gemiyi taşıtana tahsis etmektedir. Geminin tahsis ve kullanım şekline göre charter sözleşmeleri tam charter ve kısmi charter şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Geminin tamamı tahsis edilmişse bu tür charter sözleşmesi tam charter; bir kısmı tahsis edilmişse kısmi charterden bahsedilir. Bu gün yapılan charter sözleşmelerinin çoğu tam charter sözleşmelerdir.



## Demiryolu eşya taşımacılığı için COTIF-CIM'in uygulama alanı:

COTIF-CIM'in Uygulama alanının belirleyen 1. madde 1. paragrafı; "İř bu Tektip Kurallar, eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edilmesi için öngörülen yerin iki farklı ye Devlette bulunması halinde, bütün ivazlı demiryoluyla eşya taşıma sözleşmelerine uygulanır. Sözleşmedeki tarafların merkezi ve milliyeti ne olursa olsun aynı Şekilde uygulanır." diyerek uygulama alanını iki daraltıcı, bir genişletici ifadeye yer vermiştir. Eşyanın hem teslim alındığı hem de teslim edileceği yerin konvansiyona taraf olan devletlerin sınırları içinde yer alması birinci daraltıcı ifadedir. Taşıma sözleşmesini ivazlı olması ise ikinci daraltıcı ifadedir. Diğer yandan, CMR Konvansiyonuna benzer olarak demiryolu ile eşya taşımalarında da, taşıma sözleşmesini yapmış olanların milliyeti yada merkezi (ikametgahı) nemli değildir. Bu hüküm ise uygulama alanını genişletici niteliktedir. Kısmi bir genişletici unsur ise aynı maddenin 2. paragrafında mevcuttur; eşyanın teslim alındığı yer ile teslimi için öngörülen yerin, en azından birinin konvansiyona taraf devlette bulunması halinde taşıma sözleşmesini yapan taraflar eğer isterler ise bu konvansiyonun uygulanmasını kararlaştırabilirler.