



TAŞIMA HUKUKUNDA TAŞIMA BELGELERİ



ELİF KESKİN

ŞUBAT 2023

ÇANKAYA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK YÜKSEK LİSANS TEZİ

TAŞIMA HUKUKUNDA TAŞIMA BELGELERİ

ELİF KESKİN

ŞUBAT 2023

ÖZET

TAŞIMA HUKUKUNDA TAŞIMA BELGELERİ

KESKİN, Elif

Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mertol CAN

Şubat 2023, 91 sayfa

Eşya taşımalarında kullanılan taşıma belgeleri, taşımaya ve yüke ilişkin önemli bilgileri içerdiğinden taşımanın sorunsuz ve güvenli bir şekilde gerçekleşip gerçekleşmediği söz konusu belgelerden anlaşılır. Bu sebeple, belgelerin tam ve doğru bir şekilde hazırlanması ile doğru kullanılması son derece önemlidir. Aksi takdirde taşıma ilişkisinin taraflarının sorumluluğu gündeme gelebilir.

Birinci bölümde, Taşıma Hukukunun genel esasları; taşıma kavramı, taşıma türleri, eşya taşıma sözleşmesinin unsurları, tarafları ve hukuki niteliği irdelenmiştir. İkinci bölümde, taşıma belgelerinin milletlerarası Konvansiyonlarda ve Türk Hukukunda düzenlenme biçimleri karşılaştırmalı olarak açıklanmıştır. Bu açıklama yapılırken taşıma türleri dikkate alınmış ve kara, demir, deniz ve hava yolu taşımalarına ilişkin taşıma belgeleri farklı başlıklar altında incelenmiştir. Üçüncü bölümde, taşıma belgelerinden doğan sorumluluk ve sorumluluktan kurtuluş halleri, ikinci bölümdeki sistematik takip edilerek incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Taşıma Hukuku, Eşya Taşıma Sözleşmesi, Taşıma Belgeleri, Taşıyıcı, Gönderen, Taşıyan, Taşıtan.

ABSTRACT

TRANSPORT DOCUMENTS IN THE LAW OF TRANSPORTATION

KESKİN, Elif

M.A. in Private Law

Supervisor: Prof. Dr. Mertol CAN

February 2023, 91 pages

Transport documents used for cargo transport include extremely important information for transport and loading, making transport smooth and secure. Therefore, documents must be fully and accurately prepared and used. Otherwise, the responsibility of the parties in the transportation relationship may be raised.

In the first section, the general principles of Transport Law are covered by the concept of transportation, the types of transport, the elements of the goods transport contract, the parties, and the legal nature. In the second section, the transport documents are described in the International Conventions and Turkish Law in comparative terms. During this explanation, the transport types were taken into account, and transportation documents for land, iron, sea and airway transport were examined under different headings. In the third section, the liability and liability disclaimers arising from the transport documents were systematically followed and reviewed in the second section.

Keywords: Transport Law, Carriage of Goods By Road Contract, Transport Documents, Carrier, Sending, Transporting, Shipper.

TEŞEKKÜR

Tez çalıőmam sũresince desteklerini hiç esirgemeyen ve tũm sorularıma özũm bulan tez danıőmanım Sayın Prof. Dr. Mertol CAN'a teőekkũr ve minneti bir borç bilirim. Yol gũstericilięi çok kıymetliydi.

Tezimle ilgili her sorumu sabırla cevaplandıran ve bu sũrete yolumu bulmamı sağlayan İzel VARAN SAMUT'a teőekkũr ederim.



İÇİNDEKİLER

| | |
|---|----------|
| TEZDE İNTİHAL OLMADIĞINA DAİR BEYAN | iii |
| ÖZET..... | iv |
| ABSTRACT..... | v |
| TEŞEKKÜR... .. | vi |
| İÇİNDEKİLER | vii |
| KISALTMALAR | x |
| GİRİŞ..... | 1 |
| BÖLÜM I | |
| TAŞIMA HUKUKUNA İLİŞKİN GENEL ESASLAR..... | 3 |
| 1.1. TAŞIMA İŞİ KAVRAMI..... | 3 |
| 1.2. TAŞIMA TÜRLERİ..... | 4 |
| 1.2.1. Yapıldığı Ortama Göre | 4 |
| 1.2.1.1. Kara Taşımaları..... | 5 |
| 1.2.1.1.1. Karayolu ile Taşıma..... | 5 |
| 1.2.1.1.2. Demir Yolu ile Taşıma | 5 |
| 1.2.1.2. Deniz Yolu ile Taşıma | 6 |
| 1.2.1.3. Hava Yolu ile Taşıma | 7 |
| 1.3. EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ | 7 |
| 1.3.1. Unsurları | 8 |
| 1.3.1.1. Eşya Taşıma Taahhüdü..... | 8 |
| 1.3.1.2. Ücret..... | 9 |
| 1.3.2. Tarafları | 10 |
| 1.3.2.1. Taşıyıcı..... | 10 |
| 1.3.2.2. Gönderen..... | 11 |
| 1.3.3. Hukuki Niteliği | 12 |

BÖLÜM II

EŞYA TAŞIMA İŞLERİ DOLAYISIYLA DÜZENLENEN

BELGELER (TAŞIMA BELGELERİ) 14

| | |
|--|----|
| 2.1. Kara Yolunda Kullanılan Taşıma Belgeleri | 14 |
| 2.1.1. Taşıma Senedi..... | 14 |
| 2.1.1.1. Düzenlenmesi..... | 15 |
| 2.1.1.2. İçeriği | 19 |
| 2.1.1.2.1. Taşıma Senedinde Bulunması Gereken Zorunlu Hususlar | 20 |
| 2.1.1.2.2. Taşıma Senedinde Gerekliğinde Bulunması Zorunlu Hususlar..... | 21 |
| 2.1.1.2.3. İspat Gücü..... | 21 |
| 2.1.1.2.4. e-CMR | 23 |
| 2.1.2. Yük Senedi..... | 23 |
| 2.1.2.1. Düzenlenmesi..... | 24 |
| 2.1.2.2. İçeriği | 24 |
| 2.1.2.3. İspat Gücü | 25 |
| 2.1.3. Refakat Belgeleri | 25 |
| 2.1.3.1. Düzenlenmesi..... | 26 |
| 2.1.3.2. İçeriği | 28 |
| 2.1.3.3. İspat Gücü | 29 |
| 2.1.4. Demir Yolunda Kullanılan Taşıma Belgeleri | 29 |
| 2.1.4.1. CIM Taşıma Belgesi | 31 |
| 2.1.4.1.1. Düzenlenmesi..... | 31 |
| 2.1.4.1.2. İçeriği | 33 |
| 2.1.4.1.3. İspat Gücü..... | 34 |
| 2.1.4.2. CIM/SMGS Taşıma Belgesi | 34 |
| 2.1.5. Deniz Yolunda Kullanılan Taşıma Belgeleri..... | 35 |
| 2.1.5.1. Konişmento | 36 |
| 2.1.5.1.1. Düzenlenmesi..... | 37 |
| 2.1.5.1.2. Niteliği | 38 |
| 2.1.5.1.3. İçeriği | 39 |
| 2.1.5.1.4. İşlevi ve İspat Gücü | 40 |
| 2.1.5.2. Deniz Yük Senedi ve Diğer Yük Senetleri | 41 |
| 2.1.6. Hava Yolunda Kullanılan Taşıma Belgeleri..... | 42 |

| | |
|--|-----------|
| 2.1.6.1. Hava Yük Senedi (Air Waybill) | 44 |
| 2.1.6.1.1. Düzenlenmesi..... | 45 |
| 2.1.6.1.2. İçeriği | 46 |
| 2.1.6.1.3. İspat Gücü..... | 47 |
| BÖLÜM III | |
| TAŞIMA BELGELERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK | |
| VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ..... | 48 |
| 3.1. KARA YOLU TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİNDEN | |
| DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ . | 48 |
| 3.1.1. Taşıma Senedinden Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri..... | 48 |
| 3.1.1.1. Taşıyıcının Sorumluluğu..... | 48 |
| 3.1.1.2. Gönderenin Sorumluluğu..... | 49 |
| 3.1.2. Refakat Belgelerinden Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri | 52 |
| 3.1.2.1. Taşıyıcının Sorumluluğu..... | 52 |
| 3.1.2.2. Gönderenin Sorumluluğu..... | 53 |
| 3.2. DEMİR YOLU TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİNDEN | |
| DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ . | 55 |
| 3.2.1. CIM Taşıma Belgesinden Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri | 55 |
| 3.2.1.1. Taşıyıcının Sorumluluğu..... | 55 |
| 3.2.1.2. Gönderenin Sorumluluğu..... | 56 |
| 3.3. DENİZ YOLU TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİNDEN | |
| DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ . | 57 |
| 3.3.1. Konişmentodan Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri..... | 57 |
| 3.3.1.1. Taşıyanın Sorumluluğu..... | 57 |
| 3.3.1.2. Taşıtanın Sorumluluğu..... | 58 |
| 3.4. HAVA YOLU TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİNDEN | |
| DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ . | 58 |
| 3.4.1. Hava Yük Senedinden Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri | 59 |
| 3.4.1.1. Taşıyıcının Sorumluluğu..... | 59 |
| 3.4.1.2. Gönderenin Sorumluluğu..... | 60 |
| SONUÇ..... | 61 |
| KAYNAKÇA..... | 75 |
| ÖZGEÇMİŞ..... | 80 |

KISALTMALAR

| | |
|--------|---|
| Bkz. | :Bakınız |
| C. | :Cilt |
| CIM | :Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tek Tip Kurallar |
| CMR | :Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon |
| COTIF | :Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme |
| Dn. | :Dipnot |
| eTTK | :6762 Sayılı Mülga Türk Ticaret Kanunu |
| HMK | :Hukuk Muhakemeleri Kanunu |
| KTK | :Karayolu Taşıma Kanunu |
| m. | :Madde |
| ÖÇH | :Özel Çekme Hakkı |
| RG | :Resmi Gazete |
| s. | :Sayfa |
| S | :Sayı |
| TBK | :Türk Borçlar Kanunu |
| TDUSHK | :Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun |
| TMK | :Türk Medeni Kanunu |
| TSHK | :Türk Sivil Havacılık Kanunu |
| TTK | :Türk Ticaret Kanunu |
| vd. | :Ve devamı |

GİRİŞ

Günümüzde ticari ilişkiler büyük coğrafi alanlara yayılmış olup tüm dünya bir açık pazar haline gelmiştir. Ülkelerin birbirleriyle olan etkileşimlerinin artmasıyla beraber dünyanın herhangi bir yerinde üretilen ürünün, başka bir yere gönderilmesi ihtiyacı da ortaya çıkmıştır. Eşyanın, insanların, bitkilerin veya canlı hayvanların taşınması, bir başka deyişle taşıma işlerinin yaygınlaşması, Taşıma Hukukunun doğumuna neden olmuştur. Taşımanın güvenilir ve denetlenebilir bir şekilde gerçekleşmesi için ise taşınan şeylere ve kişilere ilişkin çeşitli belgelerin düzenlenmesi zaruri görülmeye başlanmıştır.

Bu tezde taşıma işlerinde kullanılan ve yüke ilişkin bilgi ve kayıtları içeren, kimi zaman yükün teslimi için ibrazının arandığı taşıma belgeleri incelenecektir.

Taşıma belgelerinin tümünü içine alan bir çalışmanın öğretilerde mevcut olmaması söz konusu konuyu seçmemizdeki en büyük etkenlerden birisidir.

Taşıma belgeleri, daha çok uluslararası Konvansiyonlarda düzenlenmiş olup; devletlerin söz konusu Konvansiyonları kabul etmesiyle beraber taşıma belgelerine ilişkin nispeten yeknesak bir tatbikat ortaya çıkmıştır. Türk Hukuku bakımından, eşya taşıma işlerinde kullanılan ve özel hukuk karakterli özellikler de taşıyan taşıma belgelerinin 6102 Sayılı TTK¹'da düzenlenmiş olduğu söylenebilir. Ama, tezde milli mevzuatımız içinde yer alan diğer düzenlemeler de haklarında hüküm sevk edilmiş taşıma belgeleri de incelenmeye çalışılacaktır.

Tezimizin birinci bölümünde, taşıma belgelerinin daha iyi anlaşılmasını sağlamak amacıyla, taşıma kavramı ve türleri açıklanacak, ardından da eşya taşıma sözleşmesi; unsurları, tarafları ve niteliği üzerinde durularak anlatılacaktır.

Tezimizin ikinci bölümünde, milletlerarası sözleşmelerde ve Türk Hukuku'nda düzenlemiş olan taşıma belgeleri, taşımanın yapıldığı ortama göre sınıflandırılacak ve sırasıyla kara yolunda kullanılan taşıma belgeleri, demir yolunda kullanılan taşıma belgeleri, deniz yolunda kullanılan taşıma belgeleri ve hava

¹ Kabul Tarihi: 13/1/2011 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 14/2/2011 Sayı: 27846 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 50.

yolunda kullanılan taşıma belgeleri incelenecektir. Bu bölümde, özellikle taşıma belgelerinin düzenlenmesi, niteliği, içeriği ve ispat gücü gibi konular üzerinde durulacaktır.

Tezimizin üçüncü ve son bölümünde, taşıma belgelerinden doğan sorumluluk ve sorumluluktan kurtuluş halleri incelenecektir. Bu konular incelenirken taşıyıcı ve gönderen veyahut taşıyan ve taşıtan açısından ortaya çıkabilecek durumlar ayrı ayrı ele alınacaktır.

Tezimiz, Sonuç bölümüyle sona erecektir.



BÖLÜM I

TAŞIMA HUKUKUNA İLİŞKİN GENEL ESASLAR

1.1. TAŞIMA İŞİ KAVRAMI

Taşıma işi kavramı, bir şeyi bir yerden alıp başka bir yere götürmek olarak tanımlanır². Nakliye, ulaştırma gibi terimler de bazen taşıma kavramının yerine kullanılırlar da bunlar daha ziyade lojistik ve taşımacılık literatürüne ilişkin terimlerdir³.

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu⁴'nun (KTK) tanımlar kenar başlıklı 3. maddesinin beşinci fıkrasında taşıma, yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya⁵ teslim edildiği yerden varış noktasına götürme olarak tanımlanmıştır.

TTK'da taşıma kavramına ilişkin bir tanım yapılmamış olsa da 850. maddenin üçüncü fıkrasında taşıma işlerinden bahsedilmiş ve taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğu öngörülmüştür⁶.

Taşıma işi, insanların ihtiyaçlarını karşılamak istemeleri, toplu yaşamaları ve birbirleri ile temaslarının artması sonucu ortaya çıkmıştır. Taşıma ile ticaretin birbirlerini etkilemesi de buradan başlamaktadır. Taşıma ve ticaret aynı doğrultuda

² TÜRK DİL KURUMU SÖZLÜKLERİ (2022), www.sozluk.gov.tr, ET. 10.3.2022.

³ Nil KULA (2018), *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, s. 17. Ayrıca bu terimler, sadece eşya taşınmasının kastedilmesi veyahut da bir olgunun karşı tarafa iletilmesi yani haberleşmeyi kapsaması gibi sebeplerden ötürü taşıma işi kavramını tam olarak karşılayamazlar. Bkz. Ceyda ERDAL (2019), *Bir Tüketici İşlemi Olarak Taşıma Sözleşmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

⁴ Kabul Tarihi: 10/7/2003 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 19/7/2003 Sayı: 25173 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 42.

⁵ Terminolojik olarak her ne kadar Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili bazı diğer mevzuatlarda taşıyan, taşımacı gibi farklı kavramlar kullanılmışsa da, eşya taşıma sözleşmesinin tarafı olan ve eşya taşıma taahhüdünde bulunan kişi, çalışmada taşıyıcı olarak adlandırılacaktır. Aynı yönde bkz. Mertol CAN (2017), *CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, İmaj Yayınevi, Ankara, s. 21.

⁶ Ancak gözden kaçırılmaması gereken nokta şudur; Kanun'un bu düzenlemesi, taşıma işinin sadece ticari işletme bünyesinde gerçekleşebileceği olarak algılanmamalıdır. Buna bağlı olarak taşıma işinin taraflarının her zaman tacir olduğu gibi bir algı da doğru değildir. Taşıma işiyle uğraşan kişi tacir olabileceği gibi pekâlâ esnaf veya tüketici de olabilir. Ticari işletme faaliyeti olarak değerlendirilmesi ise TTK'da ticari işletme ve tacir için öngörülen şartların, taşımanın tarafının bünyesinde gerçekleşmesiyle mümkün olabilir. Bkz. age s.1.

gelişim göstermişlerdir. Sanırım kanun koyucunun taşıma işini ticari işletme faaliyeti olarak düzenlemesi de taşıma ve ticaret işinin yakın ilişkisinden kaynaklanmaktadır. Ancak sırf taşımanın ticaretle doğrudan etkileşim halinde olması da taşıma işini salt ticari işletme faaliyeti haline dönüştürmez⁷.

Doktrinde bazı yazarlar ise taşıma işini, eşyanın taşıyıcı tarafından bir yerde teslim alınarak diğer bir yerde teslim anına kadar devam eden işlemler yumağı olarak tanımlar⁸.

Taşıma işlerine ilişkin hukuki esasları belirleyen hukuk dalı, taşıma hukukudur ve bu hukuk dalı ticaret hukuku ile yakından ilgilidir. Dar anlamda taşıma hukuku, nakil vasıtalarının kullanılması ile ortaya çıkan ve bu araçların kullanılmasını gerektiren ilişkilerden, sadece insan ve eşya taşınmasını düzenleyen kurallar bütünüdür⁹.

1.2. TAŞIMA TÜRLERİ

Çalışmanın konusunu eşya taşınması oluşturduğundan taşıma türleri konu bakımından incelenmiştir.

1.2.1. Yapıldığı Ortama Göre

Daha önce de belirttiğimiz gibi taşıma, her geçen günde çeşitlenen muhtelif ihtiyaçların karşılanmasını temin için ortaya çıkmış bir faaliyettir. İhtiyaçların çeşitliliği ve bunların giderilmesi için temini gereken malların farklı bölgelerde bulunması ve bazı malların naklinin arz ettiği farklı hüviyetler, taşıma türlerinde de bir farklılaşmaya neden olmuştur¹⁰.

Taşıma işi, ilk başlarda karayolu ile başlamıştır, teknolojinin gelişmesiyle de denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımaları ortaya çıkmıştır¹¹.

Bir taşımanın tamamlanabilmesi için kara, demir, deniz veya hava ortamlarından sadece birisinin seçilmesi ve tüm taşımanın yalnızca seçilen

⁷ Burak ADIGÜZEL (2021), *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*, Gözden Geçirilmiş 4. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, s. 3.

⁸ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN (2020), *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, 2. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara, s. 24.

⁹ Mertol CAN 2017, age. s. 4.

¹⁰ Nil KULA 2018, age. s.22.

¹¹ Age. s. 23; Turkey ÖZDEMİR (2005), *Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu* (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

ortamlardan birinde yapılması şart değildir. İhtiyaç duyulması durumunda taşımanın, bu ortamlardan bazılarının birlikte kullanılması suretiyle gerçekleştirilebilmesi mümkündür. Bu mahiyetteki taşımalar, kombine taşımalar olarak adlandırılmaktadır. Karma taşıma veya multimodal taşıma terimleri de bu türden taşımalar için kullanılmaktadır¹².

Tekerlekli kara araçlarının yüklerini boşaltmadan başka bir gemiye alınarak taşınması da RO-RO taşımacılığını ifade etmektedir. Burada her ne kadar tekerlekli kara aracı başka bir araca yüklenmiş olsa da, yükün tekerlekli kara aracı vasıtasıyla taşınması kesintiye uğramaz¹³.

1.2.1.1. Kara Taşımaları

Kara taşımaları, kara yolu ile taşıma ve demir yolu ile taşıma şeklinde karşımıza çıkar.

1.2.1.1.1. Karayolu ile Taşıma

Karayolu taşıma sistemi, tarih boyunca bilinen ve kullanılan en eski ve en yaygın taşıma türüdür.

Karayolu taşımasına ilişkin olarak öne çıkan ulusal ve uluslararası düzenlemeler, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon (CMR)¹⁴, TTK, KTK ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği¹⁵ dir.

1.2.1.1.2. Demir Yolu ile Taşıma

Demir yolu taşıması, teknolojinin gelişmesi, özellikle de sanayi devrimi sonrası hızla önem kazanmaya başlamıştır¹⁶.

¹² TTK'nın Dördüncü Kitabının Dördüncü Kısım olan Değişik Tür Araçlar ile Taşıma başlığı da bu türden taşımalara ilişkindir. Kısmen veya Tamamen Denizyoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (2008 Rotterdam Kuralları) de bu tür taşımalara ilişkin düzenlemeler içerir. (İleride ayrıntılı bilgi verilecektir.)

¹³ Mertol CAN 2017, age. s. 3.

¹⁴ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road. Bu konvansiyon 19.5.1956 tarihinde imzaya açılmıştır. Yürürlüğe girmesi ise 02.7.1962 tarihini bulmuştur. Türkiye bu konvansiyona 7.12.1993 tarihinde 3939 sayılı yasa ile katılma kararı almıştır. 31.10.1995 tarihinde de konvansiyon usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiştir. CMR'nin amacı; karayolu taşımacılığını yeknesak bir düzene tabi kılmak ve böylece de hem ticaretin basitleşmesini hem de taşımanın ucuzlamasını sağlamaktır. Bu metin esas olarak, Kıta Avrupa'sı ülkeleri arasında akdedilir; yani bu hukuk sisteminin kanun mantığı ile oluşturulmuştur. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 5.

¹⁵ Bkz. 08.01.2018 tarihli ve 30192 sayılı RG.

Demir yolu taşımaya ilişkin olarak öne çıkan ulusal ve uluslararası düzenlemeler ise, Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon (COTIF)¹⁷, Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yeknesak Kurallar (CIM)¹⁸, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun (TDUSHK)¹⁹ ve TTK'dır.

1.2.1.2. Deniz Yolu ile Taşıma

Deniz yolu taşıması, kara yolu taşımasından sonra en eski taşıma yoludur. Gemi ile tek seferde taşınacak yük miktarının fazla olması sebebiyle tercih edilen deniz yolu taşımaları, teknolojinin de gelişmesiyle daha önemli bir noktaya erişmiştir.

Deniz yolu taşımalarının kullanılması, bu yol kullanılırken ortaya çıkan hukuki ilişkilere ve uyumsuzluklar hakkında yeknesak kuralların oluşturulması ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Bu ihtiyaç sonucunda önce deniz yolu ile taşımacılık yapanlar arasında örf ve adet kuralları gelişmiştir; sonrasında ise bu teamüllerden bazıları kanunlaşmış ve hatta günümüze kadar ulaşmıştır²⁰.

Deniz yolu taşımaya ilişkin olarak öne çıkan ulusal ve uluslararası düzenlemeler, 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu (Konişmentolu Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon)²¹, Visby Kuralları²², 1978 tarihli Hamburg Konvansiyonu (Birleşmiş Milletler Deniz Yolu ile Eşya Taşıma

¹⁶ Selminaz ADIGÜZEL (2019), *Demiryolu Eşya Taşımacılığı – 1*, Nobel Akademik Yayıncılığı, Ankara, s. 117 vd.

¹⁷ Convention Concerning International Carriage By Rail. 9.5.1980 tarihinde kabul edilmiştir. Ayrıca COTIF-CIM'e Türkiye de taraftır. 21.3.1985 tarihli ve 3172 sayılı Kanun ile onaylanmıştır ve 1.5.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁸ Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers By Rail.

¹⁹ Kabul Tarihi: 24/4/2013 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 1/5/2013 Sayı: 28634 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 53.

²⁰ Mertol CAN (2003), *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I (Giriş – Gemi – Deniz Hukuku Kişileri)*, Gözden Geçirilmiş İkinci Baskı, İmaj Yayınevi, Ankara, s. 4; Emine YAZICIOĞLU (2020), *Kender – Çetingil Deniz Ticaret Hukuku*, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, s. 5.

²¹ Bu konvansiyon, La Haye Kuralları olarak da bilinir. Çalışmanın devamında adı geçen konvansiyonu bu şekilde anacağız. International Convention For The Unification Of Certain Rules Of Law Relating To Bills Of Lading. 25.8.1924 tarihli bir konvansiyondur ve 2.6.1931 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu konvansiyon, Türkiye tarafından 14.2.1955 tarihinde ve 6469 sayılı Kanun ile onaylanmıştır ve 22.2.1955 tarih ve 8937 sayılı RG'de yayınlanmıştır. 4.1.1956 tarihinde ise Türkiye'de yürürlüğe girmiştir.

²² Visby Kuralları, La Haye Kurallarının Brüksel Protokolü ile değiştirilmesi sonucu ortaya çıkmış kurallardır. 23.2.1968 tarihli Protokol ile La Haye Kurallarında değişiklik yapılmıştır ve 23.6.1977 tarihinde bu kurallar yürürlüğe girmiştir. 1968 tarihli Brüksel Konvansiyonu ile Değiştirilmiş La Haye Kuralları veyahut La Haye/Visby Kuralları olarak da adlandırılır. Bu kurallara Türkiye henüz taraf değildir.

Milletlerarası Konvansiyonu – Hamburg Kuralları)²³, 2009 tarihli Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Milletlerarası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Rotterdam Kuralları)²⁴ ve TTK’dır.

1.2.1.3. Hava Yolu ile Taşıma

Hava taşımaları, uçakların icat edilip teknolojinin gelişmesi ile ortaya çıkmış bir taşıma türü olup; gerek hızlı olması gerekse de daha güvenilir görülmesi sebebiyle son derece hızlı bir gelişim yaşamıştır. Bu hızlı gelişimine rağmen hava taşımacılığı daha pahalı olması ve bazı yük türlerine uygun düşmemesi yüzünden taşıma sektöründe diğer taşıma türlerine oranla daha küçük bir yer kaplar²⁵.

Havayolu taşıması bakımından önem arz eden ulusal ve uluslararası düzenlemeler, 1929 Varşova Konvansiyonu²⁶, 1999 Montreal Konvansiyonu²⁷, Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)²⁸ ve TTK’dır.

1.3. EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

6762 sayılı mülga TTK²⁹ ve 6102 sayılı TTK’da eşya taşıma sözleşmesi tanımlanmamıştır³⁰. Bunun yerine 6102 sayılı TTK’nın 850. maddesinde taşıyıcının tanımının yapılması tercih edilmiştir ve taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi, olarak tanımlanmıştır.

²³ The United Nations International Convention On The Carriage Of Goods By Sea. Hamburg Kuralları olarak da adlandırılan 31.3.1978 tarihli bu kurallar, 1.11.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Hamburg Kurallarına taraf değildir.

²⁴ United Nations Convention On Contracts For The International Carriage Of Goods Wholly Or Partly By Sea. Bu kurallar, Rotterdam Kuralları olarak da anılırlar. 23.9.2009 tarihli bu konvansiyona Türkiye henüz taraf değildir.

²⁵ Nil KULA 2018, age. s. 31.

²⁶ The Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air. 12.10.1929 tarihinde Varşova’da imzalanmıştır. Konvansiyon, 13.2.1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu konvansiyon yürürlüğe girdiği tarihten bu yana pek çok değişime uğramıştır. 1955 yılında La Haye’de, 1971 yılında Guatemala City’de, 1975 yılında Montreal’de ve 1999 yılında yine Montreal’de yapılan değişiklikler bunlardan birkaçıdır. Bu konvansiyon, misyonunu gerçekleştirmiş bir konvansiyondur.

²⁷ Konvansiyon, sivil havacılık alanında yapılan ve büyük bir öneme sahip olan hukuki düzenlemelerden birisidir. Bu konvansiyon, 4.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, bu konvansiyonu 5866 sayılı Kanun ile kabul etmiş ve 1.10.2010 tarih ve 27716 sayılı RG’de yayımlanmıştır. Konvansiyon 26.3.2011 tarihinde de yürürlüğe girmiştir.

²⁸ Kabul Tarihi: 14/10/1983 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 19/10/1983 Sayı: 18196 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 22.

²⁹ Kabul Tarihi: 29/6/1956 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 9/7/1956 Sayı: 9353 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 3 Cilt: 37.

³⁰ Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk ticaret hukuku düzenlemesi olan 1926 tarihli ve 865 sayılı Ticaret Kanunu madde 887 ise taşıma sözleşmesini; bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya veya eşhasın karada, sularda nakillerini taahhüt eylemesine nakil mukavelesi itlak olunur, şeklinde tanımlamıştır.

Eşya taşıma sözleşmesinin ilgili mevzuatta tanımlanmaması sebebiyle doktrin tarafından eşya taşıma sözleşmesine ilişkin çeşitli tanımlar yapılmıştır.

Bir tanıma göre; eşya taşıma sözleşmesi, eşyanın ücret karşılığında bir yerden diğer bir yere taşınması taahhüdünde bulunulan bir sözleşmedir³¹.

CMR hükümleri dikkate alınarak yapılmış diğer bir tanıma göre ise; eşya taşıma sözleşmesi, taşıyıcı ile gönderici arasında yapılan öyle bir anlaşmadır ki, bununla taşıyıcı, göndericinin ödemeyi üstlendiği taşıma ücreti karşılığında, eşyayı karayolunda taşıyla (en az biri akit olan) bir Ülkeden diğer bir Ülkeye taşımayı taahhüt eder³².

Bir diğer tanımda ise, eşya taşıma sözleşmesi ve yolcu taşıma sözleşmesini kapsayacak şekilde, taşıma sözleşmesi, ücret karşılığında taşıyıcının eşyayı bir yerden bir yere taşımayı, yolcuysa ise bir yerden bir yere götürmeyi taahhüt ettiği tam iki taraf borç yükleyen bir sözleşmedir denilmiştir³³.

1.3.1. Unsurları

Eşya taşıma sözleşmesinin unsurları, eşya taşıma taahhüdü ve ücrettir.

1.3.1.1. Eşya Taşıma Taahhüdü

Eşya taşıma sözleşmelerinde asli edim³⁴, eşya taşıma taahhüdüdür. Yani taşıma taahhüdü mevcut değilse veyahut asli edim niteliğini taşımıyorsa eşya taşıma sözleşmesinden bahsedilemez³⁵. Eşya bakımından TTK herhangi bir ayırım yapmamıştır ve madde 850'de eşya, her türlü yükü kapsar demek suretiyle taşıma taahhüdünün genel çerçevesini çizmiştir³⁶.

Taşıma taahhüdünün ifası, taşıma işinin icrasına bağlıdır. Ancak eşya taşıma taahhüdü, eşyanın bir yerden başka bir yere götürülmesinin yanı sıra birçok yan edimi de bünyesinde ihtiva etmektedir. Örneğin taşıyıcı, teslim aldığı eşyayı

³¹ Mertol CAN 2017, age. s. 19.

³² Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 24.

³³ Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 28.

³⁴ Borç ilişkisinin birinci derecedeki asgari içeriğini oluşturan ve en önemlisi ifası doğrudan dava edilebilir yükümlerdir. Bkz. Mustafa Alper GÜMÜŞ (2021), *Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri*, Yetkin Yayınları, Ankara, s. 45 vd.

³⁵ Hakan YILDIRIM (2016), *Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat*, Adalet Yayınevi, Ankara, s. 112.

³⁶ Yani canlı insan dışındaki her şey bu taşıma taahhüdünün konusuna girebilir. Bkz. Mertol CAN 2017, age. s. 20; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 29. Ayrıca Adıgüzel'e göre; enerji taşımaları klasik anlamda taşıma sayılmaz.

saklama, depolama, gümrükleme, satış parasını tahsil etme, koruma, özen gösterme ve nezaret etme gibi yükümlülüklerini de yerine getirmek zorundadır. Bu hususlar da eşya taşıma taahhüdünün içinde yer alan ve yan edim yükümlüğü olarak nitelendirilebilecek olan yükümlülüklerdir³⁷.

1.3.1.2. Ücret

Taşıma sözleşmesinin bir diğer unsuru ise taşıma ücretidir. Taşıma ücreti, taşıma taahhüdünün karşılığını oluşturur ve dolayısıyla gönderenin uhdesindedir³⁸. Eğer bir taşıma, ücret unsurunu içermiyorsa bu taşıma artık hatır taşıması olarak adlandırılır. Hatır taşıması, taşıyıcının bir kimseyi veya şeyi nezaket icabı veya bir memnuniyeti sağlamak için ücretsiz olarak taşımasıdır³⁹. Hatır için yapılan bir taşıma var ise eşya taşıma sözleşmesinin unsurlarından olan ücret unsuru, bu taşımada yer almadığı için söz konusu taşımaya eşya taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler uygulanmaz. Zira taşıma sözleşmelerine ilişkin olarak ulusal ve uluslararası mevzuatta düzenleme alanı bulan uygulamalar, taşıma ilişkilerinde ağır sorumluluk kuralları getirir ve hatır taşımalarına bu kuralların uygulanması, adil olmayan sonuçların doğmasına sebep olur⁴⁰. Ancak eğer bir taşıma sözleşmesinin hatır için yapıldığı ispatlanamıyorsa bu taşımanın ücret karşılığı yapıldığı kabul edilir⁴¹. Hatır taşımasının konusu yolcu taşıma ise 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK)⁴² kapsamında düzenlenen haksız fiil hükümleri uygulama alanı bulurken; eşya taşıması söz konusu ise vekâlet sözleşmesi hükümleri uygulama alanı bulur⁴³.

Eşya taşıma sözleşmesinin unsuru olan ücretin varlığı şart olmakla birlikte, sözleşmenin en başında bir ücretin kararlaştırılmamış olması bu unsurun varlığına halel getirmemektedir⁴⁴. Taraflar ücreti serbestçe belirleyebilirler ve bu ücretin

³⁷ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 25.

³⁸ Age. s. 41.

³⁹ Nisim FRANKO (1992), *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, s. 19.

⁴⁰ Sabih ARKAN (1979), “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 10, Sayı 2, s. 403; Elif DAĞ (2010), *CMR’ye Göre Taşıyıcının Gecikmesinden Doğan Sorumluluğu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

⁴¹ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 42.

⁴² Kabul Tarihi: 11/1/2011 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 4/2/2011 Sayı: 27836 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 50.

⁴³ Mertol CAN 2017, age. s. 20.

⁴⁴ Bu durumun kaynağı esasen TTK madde 20 hükmüdür.

taşıma işi ile denk olması da şart değildir⁴⁵. Kararlaştırılan ücret, nakdi bir edim olabileceği gibi bir mal veya hizmet edimi şeklinde de olabilir⁴⁶.

1.3.2. Tarafları

Eşya taşıma sözleşmesinin tarafları, taşıyıcı ve gönderendir⁴⁷. Taşıma sözleşmesi ifa edilirken taraflar, birbirlerine karşı olan yükümlülüklerini yerine getirirler.

1.3.2.1. Taşıyıcı

Eşya taşıma sözleşmesinin taraflarından ilki olan taşıyıcı, TTK'nın 850. maddesinde; taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi, olarak tanımlanmıştır. Taşıyıcı, eşya taşımalarında taşıma sözleşmesi ile eşyayı varna yerine götürmeyi ve orada gönderilene⁴⁸ teslim etmeyi taahhüt eder. Bu taahhütte bulunan kişileri ifade için asıl veyahut akdi taşıyıcı terimleri de kullanılır.

Taşıyıcının, asıl (akdi) taşıyıcının yanı sıra fiilî taşıyıcı, alt taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı olarak adlandırılan türleri de mevcuttur.

Fiilî taşıyıcı, gönderenle taşıma sözleşmesi yapan taşıyıcının, taşıma işinin bir kısmını veya tamamını kendisine bıraktığı ve taşıma sözleşmesine taraf olmayan üçüncü bir kişidir⁴⁹.

Alt taşıyıcı, asıl taşıyıcının taahhüt ettiği taşıma işinin icrasının üstelenen kişidir. Asıl taşıyıcı, taşıma işinin icrasını alt taşıyıcıya bırakır⁵⁰. Asıl taşıyıcı ile alt

⁴⁵ Hakan YILDIRIM 2016, age. s. 119; Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 41. Aksi görüş için bkz. Sabih ARKAN 1979, age. s. 403; Elif DAĞ 2010, age. s. 8.

⁴⁶ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 41; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 30; Mertol CAN 2017, age. s. 20; Nisim FRANKO 1992, age. s. 12.

⁴⁷ Taşıyıcı ve gönderen kavramlarına ilişkin olarak TTK'da ve doktrinde bir terminoloji birliği yoktur. Taşıyıcı yerine; taşıyan, taşımacı gibi kavramlar kullanılırken, gönderen yerine; taşıtan, gönderici gibi kavramların kullanıldığı görülür. Biz çalışmamızın devamında deniz yolu taşımaları hariç olmak üzere taşıyıcı ve gönderen kavramlarını kullanacağız. Deniz yolu taşımalarına ilişkin yapacağımız açıklamalarda ise taşıyan ve taşıtan kavramlarını kullanacağız. Aynı yönde bkz. Mertol CAN 2017, age. s. 21.

⁴⁸ Gönderilen, lehine taşıma sözleşmesi yapılan ve varna yerinde eşyayı kendi adına teslim hakkına sahip olan gerçek veya tüzel kişidir. Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 41. Gönderilenin gönderen olmasına herhangi bir engel yoktur.

⁴⁹ TTK madde 888, madde 1191.

⁵⁰ Mertol CAN 2017, age. s. 24. Fiilî taşıyıcı, her zaman alt taşıyıcıdır; ancak alt taşıyıcı her zaman fiilî taşıyıcı olmaz; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 36.

taşıyıcı arasında sözleşmesel bir ilişki kurulur. Bu sözleşme bakımından asıl taşıyıcı gönderen, alt taşıyıcı ise asıl taşıyıcı sıfatını haiz olur⁵¹.

Müteakip taşıyıcı, tek bir taşıma yöntemi ile yapılan ve birbiri ardına taşımayı gerçekleştiren, taşımayı gerçekleştirdiği kısımda da eşyayı devralarak taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelen kişidir⁵².

Buraya kadar yapılan açıklamalardan anlaşılacağı üzere taşıyıcı, gönderen ile taşıma sözleşmesi yaparak taşıma işini üstlenir⁵³. Taşıyıcının yaptığı iş, ticari işletme faaliyeti olup, taşıyıcı, gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilir.

Taşıma işini üstlenen kişi, bu işi arızî⁵⁴ olarak da üstlenmiş olabilir. Bu durumda bu kişilerin hak ve yükümlülüklerinin neye göre belirleneceği sorusu gündeme gelir. Ancak TTK madde 851 açıkça; taşıma işini arızî olarak yapan kişilerin de uygun düştüğü ölçüde TTK'nın Dördüncü Kitap hükümlerine tabi olduğunu ve bu hükümlerin bu kişilere de uygulanacağını düzenleme altına almıştır.

Taşıyıcının taşıma işini bizzat kendisinin ifa etmesi şart olmadığı gibi taşımının gerçekleştirildiği aracın da mutlaka taşıyıcının aracı olması gerekmez. Taşıyıcı pekâlâ taşıma işini, sözleşmenin tarafı olmayan bir üçüncü kişiye yaptırabilir. Bu durumda da taşıyıcı, sözleşmeden doğan borcunu ifa etmiş sayılır. Yine taşımının gerçekleştirildiği araç, kira veya vedia benzeri yollarla taşıyıcının zilyetliğinde bulunuyor olabilir. Hatta kendisine taşıt tahsisi olmayan kişilerin de taşıyıcı olmasına bir engel yoktur. Aracı kullanan kişinin taşıma işini gerçekleştirmesi ile beraber taşıyıcının da sözleşmeden doğan borcu ifa edilmiş olur⁵⁵.

1.3.2.2. Gönderen

Gönderen, taşıyıcının kendisine taşıma taahhüdünde bulunduğu kişidir. Gönderen de bunun karşılığında taşıyıcıya ücret ödeme borcu altına girer⁵⁶.

Gönderen gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilir. Gönderenin, gönderdiği yükün sahibi olması gerekmez. Yük sahibi üçüncü bir kişi de olabilir⁵⁷.

⁵¹ Mertol CAN 2017, age. s. 25.

⁵² Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 37.

⁵³ Age. s. 35.

⁵⁴ Bir kişinin arızî olarak taşıma işini üstlenmesinin anlamı, bu işi kendisine meslek edinmeden taşıma işini yapıyor olmasıdır.

⁵⁵ Age. s. 35.

⁵⁶ Ancak kararlaştırılırsa gönderilen de taşıma ücretini ödeyebilir.

⁵⁷ Hakan YILDIRIM 2016, age. s. 123.

1.3.3. Hukuki Niteliği

Taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği bakımında doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Bir görüşe göre taşıma sözleşmeleri vekâlet sözleşmesi niteliğindedir, diğer bir görüşe göre ise eser sözleşmesi niteliğindedir, başka bir görüşe göre ise bağımsız bir sözleşme türüdür.

Vekâlet sözleşmesi, vekilin, bir başkasının çıkarına ve iradesine uygun olarak iş görme borcu altına girmesi şeklinde tanımlanır⁵⁸. Vekâlet sözleşmesinin en önemli özelliği iş görme sözleşmesi niteliğinde olmasıdır. Bu görüşün taraftarları, yükün zıya veya hasara uğramadan zamanında teslim edilmesi yükümlülüğü altında olan kişinin, bunu gerçekleştirirken aldığı tedbirlerin ve davranışlarının daha çok vekilin sorumluluğuna benzer olduğunu savunurlar⁵⁹. Bu görüş, vekâlet sözleşmelerinde ücretin asli unsur olmaması sebebiyle doktrinde eleştirilir⁶⁰.

Eser sözleşmesi, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşmedir. Taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunan görüş, eser sözleşmesinin bir ücret karşılığında eser meydana getirme özelliğinden yola çıkar. Buna ek olarak, eser sözleşmelerinde yüklenicinin şahsının eserin meydana getirilmesinde öneminin olmadığı durumlarda işin yüklenici tarafından başkasına yaptırılabilir olması taşıma sözleşmelerindeki alt taşıyıcı kavramına benzetilir. Bu görüş taraftarları taşıyıcıyı müteahhit olarak görürler. Taşıyıcı, yani müteahhit, taahhüdünü yerine getirirken gemisi ve adamlarıyla hizmet ifasında bulunur ve taşınacak yükün tesellümünden teslimine kadar geçen zamanda muhafazasını sağlar. Yine müteahhit ve taşıyıcının sorumsuzluk şartlarının da benzer olduğundan bahisle taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğu bu görüş taraftarlarınca savunulur⁶¹. Bu görüş, taşıma sözleşmelerinde yükün üzerinde herhangi bir değişiklik olmaması, yükün sadece yerinin değişiyor olması; eser sözleşmelerinde ise yeni bir şeyin ortaya konuluyor olması sebebiyle eleştirilir. Yine yukarıda vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunan görüşü açıklanırken belirttiğimiz üzere; yükün zıya veya hasara uğramadan zamanında teslim edilmesinde taşıyıcının

⁵⁸ Aydın ZEVLİLER ve EMRE GÖKYAYLA (2017), *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 17. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, s. 600.

⁵⁹ Mertol CAN 2017, age. s. 18.

⁶⁰ Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 43.

⁶¹ Erdoğan GÖĞER (1965), *Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlon) Mukavelelerinden Doğan Kamunlar İhtilafı*, Ajans-Türk Matbaası, Ankara, s. 18; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 43.

sorumluluğunun vekilin sorumluluğuna benzer olması da bu görüşün eleştirilme sebeplerinden birisidir⁶².

Taşıma sözleşmelerinin bağımsız bir sözleşme türü olduğunu savunan görüş ise; eşyanın bir yerden başka bir yere götürülmesini yani belli bir sonucu taahhüt etmesini istisna sözleşmelerine benzetir⁶³.

Biz de taşıma sözleşmesinin niteliği itibariyle vekâlet sözleşmesine benzediğine ilişkin görüşe katılıyoruz.

Eşya taşıma sözleşmeleri aynı zamanda ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen, rızai⁶⁴, üçüncü kişi yararına yapılabilen⁶⁵ ve iş görme amacı güden sözleşmelerdir⁶⁶.

⁶² Mertol CAN 2017, age. s. 18.

⁶³ Hüseyin ÜLGEN (1988), *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, s. 19; Hakan YILDIRIM 2016, age. s. 137.

⁶⁴ Bu konuda doktrinde tartışmalar mevcuttur. Taşıma sözleşmesinin rızai değil real sözleşme olduğunu savunan görüşler bulunur. Bu görüşü savunanlar, TTK madde 856'da düzenlenen, eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesinin eşya taşıma sözleşmesinin varlığına karine oluşturmasından yola çıkarlar. Esra ŞEKER 2019, age. s. 64.

⁶⁵ Eşya taşıma sözleşmesi uyarınca yükün gönderilene teslim edilmesi kararlaştırılır. Gönderilen gönderenin kendisi olabileceği gibi olmayabilir de. Bu durumda eşya taşıma sözleşmesine üçüncü bir kişi dâhil olmuş olur ve bu kişi de gönderilendir. Gönderilen, eşyanın kendisine teslim edilmesini taşıyıcıdan talep edebilir; böylece taşıma sözleşmesinin nispi etkisine bir istisna getirilmiş olur; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 27; Esra ŞEKER 2019, age. s. 67; Sabih ARKAN (1978), "Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 9, Sayı 4, s. 1042; Elif DAĞ 2010, age. s. 6.

⁶⁶ Özlem TÜZÜNER (2012), "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, Cilt 25, Sayı 101, s. 171 vd.; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 28; Hakan YILDIRIM 2016, age. s. 133 vd.

BÖLÜM II

EŞYA TAŞIMA İŞLERİ DOLAYISIYLA DÜZENLENEN BELGELER (TAŞIMA BELGELERİ)

2.1. KARA YOLUNDA KULLANILAN TAŞIMA BELGELERİ

Kara yolunda kullanılan taşıma belgeleri, taşıma senedi, e-CMR, yük senedi ve refakat belgeleridir.

2.1.1. Taşıma Senedi

Taşıma senedi, ulusal ve uluslararası hukukta düzenlenmiş bir belge olup CMR'nin Türkçe resmi tercümesinde, sevk mektubu adıyla; TTK'da ise taşıma senedi olarak ifade edilmiştir⁶⁷.

Taşıma senedi, bir taşıma sözleşmesini teyit ve tevsik eden, hangi eşyanın taşıyıcı tarafından teslim edildiğini gösteren bir senettir⁶⁸.

Bir başka tanıma göre ise; taşıma senedi, taşıma sözleşmesini teyit eden, alıcı tarafından teslim alınan ve teslim edilen eşyanın durumuna karine oluşturan, istisnai durumlar hariç üç nüsha düzenlenmesi gereken, kural olarak kıymetli evrak niteliğini haiz olmayan⁶⁹ ve taşımının birçok alanında işlevi olan senettir⁷⁰.

Taşıma senedinin düzenlenmesi veya düzenlenememesi taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Zira hem CMR'de hem de TTK'da şekil serbestisi esasını benimsenmiştir. Taşıma senedi, eşyanın taşıyıcıya teslim edilmiş olduğuna ve taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil eder; fakat yokluğu taşıma

⁶⁷ Her ne kadar CMR'de taşıma senetleri için sevk mektubu kavramı kullanılmışsa da, terimler arasındaki bu farklılığın çeviriden kaynaklı bir terminoloji farklılığı olduğunu düşünüyoruz. Dolayısıyla CMR'nin resmi çevirisinden farklı olarak söz konusu belgeler için sevk mektubu terimi yerine taşıma senedi terimini kullanmaya devam edeceğiz. Aynı yönde bkz. Burak ADIGÜZEL (2009), "Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri ve Taşıyıcının Sorumluluğunda Etkileri", *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 4, Sayı 1, s. 87.

⁶⁸ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 144.

⁶⁹ Taraflar dilerse taşıma senedini TTK madde 831 gereği kıymetli evrak olarak düzenleyebilirler.

⁷⁰ Tuğba ÇİFTÇİ (2013), "CMR Taşıma Senedi", *Legal Hukuk Dergisi*, Cilt 11, Sayı 131, s. 57.

sözleşmesinin varlığına hanel getirmez⁷¹. Yani taşıma senedi, taşıma sözleşmesi açısından ihdasî değil, ihbarî niteliktedir, bir başka deyişle bu senetler geçerlilik değil, ispat fonksiyonunu haizdirler⁷². Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile taşıma sözleşmesi kurulur, taşıma senedi düzenlenmesi şart değildir⁷³.

TBK'nın 12. maddesinde, sözleşmelerin geçerliliğinin, kanunda aksi öngörülmedikçe hiçbir şekilde bağlı olmadığı öngörülmüştür. Taşıma sözleşmelerinin geçerliliğinin taşıma senedinin varlığına tabi olmaması da TBK'ca benimsenen şekil serbestisi esasına uygundur. Ayrıca taşıma senedi düzenlenmesinin geçerlilik şartı değil, ispat şartı olması ticaret hayatının pratik ihtiyaçlarına da daha uygun düşer. Ancak taşıma senedinin düzenlenmemiş olması, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesini ve bu sözleşmenin içeriğini ispat noktasında zorluklar ortaya çıkarır. Her ne kadar TTK madde 856/2'de eşyanın taşıyıcıya tesliminin de taşıma sözleşmesinin varlığına karine oluşturacağı düzenlenmiş ise de bunun sözleşmenin içeriğine ilişkin bir bilgi vermeyeceği açıktır⁷⁴.

2.1.1.1. Düzenlenmesi

Taşıma senedi, taraflardan birinin istemi üzerine⁷⁵, üç özgün nüsha⁷⁶ halinde düzenlenir. Bu nüshalardan her biri eşittir; aynı önem ve fonksiyona sahiptir⁷⁷. Bu nüshalardan ilki gönderene verilir; ikincisi eşyaya eşlik eder ve üçüncüsü de taşıyıcıda kalır.

CMR düzenlemesine göre taşıma senedi her iki tarafça ortaklaşa imzalanır. TTK'nda ise taşıma senedinin sadece gönderen tarafından imzalanması yeterli görülmüştür. Ama gönderen, dilerse taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını

⁷¹ Ancak 4925 sayılı Kanun hükümlerine tabi olarak yapılan taşımalarda, bu Kanun'un 6. maddesinin ilk fıkrasına göre eşya taşımaları, taşıma senetsiz yapılamaz.

⁷² Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 144.

⁷³ Taşıma ilişkisinin varlığı tanık ile ispat edilebilir. Bkz. Engin ERDİL (2020), *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, s. 99.

⁷⁴ Mertol CAN 2017, age. s. 28.

⁷⁵ 6762 sayılı önceki TTK'da taşıma senedinin taşıyıcının isteği üzerine düzenleneceği öngörülmüştü. Hatta taşıyıcının taşıma senedinin düzenlenmesini talep etmediği durumlarda taşıma senedi düzenlenmesi olanağı yoktu. Taşıma sözleşmesinin taşıyıcının talebi üzerine gönderen tarafından düzenlenen ve taşıyıcıya verilen talimatları içeren bir belge olduğuna ilişkin bkz. Engin ERDİL 2020, age. s. 100; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 98. Ancak CMR uygulamasında taşıma senedini genellikle taşıyıcı düzenler.

⁷⁶ Eski TTK'da ise iki nüsha düzenleneceği öngörülmüştü.

⁷⁷ Tüm nüshalar aynı önem ve nitelikte olmasına rağmen CMR daha çok gönderene verilen ilk nüshaya ve eşyaya eşlik eden ikinci nüshaya itibar eder. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 156; Tuğba ÇİFTÇİ 2013, agm. s. 61.

talep edebilir⁷⁸. Yani TTK'ya göre taşıma senedinin gönderence imzalanması yeterlidir ve taşıyıcı taşıma senedini kural olarak imzalamak zorunda değildir. Burada asıl önemli mesele, her iki tarafça imzalanmayan taşıma senedinin hukuki değerinin ne olacağıdır. Yalnızca gönderen tarafından imzalanan, taşıyıcı tarafından imzalanmayan bir taşıma senedi, gönderen açısından hukuki anlamda bir değer ifade etmez. Zira bir kimsenin elindeki senette yalnızca kendisinin imzasının bulunması, o kişi açısından senedi hukuken önemi haiz bir belge kılmaz⁷⁹.

Sadece gönderenin imzasını muhtevi olan taşıma senetleri, geçerli hukuki belgeler olduğu gibi, taşıyıcı bakımından, onun dayanacağı iddiaları tevsik eden kayıtları muhtevidir ve onun açısından ayrıca senedin yazılı ispat aracı fonksiyonunu haiz olacağı da açıktır. Sadece gönderenin imzasını taşıyan taşıma senetlerinin gönderen bakımından en fazla yazılı delil başlangıcı niteliğinde bir belge olabileceği iddia edilmişse de bu görüşe⁸⁰ katılmak pek mümkün değildir. Zira eğer bu görüş benimsenirse sadece gönderenin imzasını taşıyan taşıma senetleri söz konusu olduğunda, her şeye rağmen gönderenin tanıkla ispat imkânına kavuşması gibi bir sonuca ulaşılır.

Taşıma senetleri imzalandıkları anda düzenlenmiş sayılmakta ve bu andan itibaren hüküm ve sonuç doğurmaya başlamaktadır⁸¹.

Taşıma senedindeki imzaların şekline ilişkin hem CMR hem de TTK'da düzenleme mevcuttur. CMR'de, ülke hukukları izin verdiği takdirde⁸² taşıma

⁷⁸ Eğer taraflardan her ikisi de taşıma senedini imzalamaz ise bu durumda CMR kapsamında geçersiz bir taşıma senedi söz konusu olacaktır. Bkz. Ecehan YEŞİLOVA (2005), "CMR – Taşıma Senedinin İspat Kuvveti", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 7, Sayı 1, s. 244.

⁷⁹ Mertol CAN 2017, age. s. 29. Ayrıca sadece taşıyıcı tarafından imzalanan taşıma senedi de tesellüm senedi niteliğinde olur. Bkz. Nil KULA 2018, age. s. 55. Yine sadece gönderenin imzaladığı taşıma senedi, CMR kapsamında bir taşıma senedi olmayacaktır; zira CMR her iki tarafında taşıma senedinde imzasını arar. Bkz. Tuğba ÇİFTÇİ 2013, agm. s. 61.

⁸⁰ Bu görüşe göre taşıma senedi gönderenin borçlarını tevsik ettiği kadar taşıyıcının borçlarını da tevsik eder. Bu sebeple de her iki tarafın da imzasının bulunması son derece önemlidir. Tek tarafın imzasını taşıyan bir taşıma senedi, ispat fonksiyonunu haiz olmaktan çok 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK) madde 202 düzenlemesine uygun olarak delil başlangıcı sayılabileceği iddia olunmuştur. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 156. HMK: Kabul Tarihi: 12/1/2011 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 4/2/2011 Sayı: 27836 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 50.

⁸¹ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 155; Tuğba ÇİFTÇİ 2013, agm. s. 60.

⁸² CMR burada *lex loci contractus*'a yani tanzim yeri hukukuna yollama yapmıştır. Ancak Özdemir'e göre kamu düzeni kriteri ile getirilen bu düzenleme yerinde değildir. Çünkü CMR zaten basılı imza veya mühüre izin vermiştir. Ayrıca bir de tanzim yeri hukukuna yollama yapılması, yeknesak bir düzen oluşturma amacı güden CMR'ye uygun değildir. Yeknesaklığı amaçlayan bir Konvansiyonda imza gibi önemli bir konuda farklılaşmaya izin verilmemeliydi. Bkz. Turkyay ÖZDEMİR 2005, age. s. 36.

senedindeki imzaların basılı veya mühür şeklinde olabileceği öngörülmüşken; TTK madde 856'da ise sadece el ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imzanın damga veya mühür şeklinde olabileceği yahut da basılı şekilde olabileceği öngörülmüştür. Yani Kanun taşıma senedinin orijinal nüshalarındaki imzaların el yazısı olmasını ararken, suretlerindeki diğer imzaların farklı şekillerinin olmasına izin verir. Ancak burada TTK madde 1526 sebebiyle bir tartışma ortaya çıkmaktadır. Söz konusu maddeye göre; konişmentonun, taşıma senedinin ve sigorta poliçesinin imzası elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabilir. Düzenledikleri ülke kanunlarının izin verdiği ölçüde ise bu senetlerde yer alacak kayıtların el yazısı, telgraf, teleks, faks ve elektronik diğer araçlarla yazılması, oluşturulması ve gönderilmesi mümkündür. Madde kaleme alınırken orijinal nüsha veya suret şeklinde bir ayrıma gidilmeden direkt olarak taşıma senetlerindeki imzanın farklı şekillerde de atılabileceği öngörülmüştür. Bu düzenleme tarzının, çelişkili bir durum ortaya çıkardığı açıktır.

Bir senedin imzalanması çeşitli fonksiyonların yerine getirilmesini sağlar. Taraflar, bağlayıcılık işlevine uygun olarak, senedi imzaladıkları andaki haliyle sorumlu tutulabilirler. Teyit işlevinin bir gereği olarak, senette sonradan yapılan değişiklikler, imzası olmayan tarafı bağlamaz. El yazısı ile imza, senedi imzalayan tarafı bir kere daha düşünmeye sevk eder ki bu da uyarı işlevinin bir sonucudur. Yine el yazısı ile imzanın hüviyeti tespit edici bir niteliği de bulunur. İmza, taahhütlerin onu atana ait olduğunu gösterir; bu da aidiyet işlevinin doğal bir sonucudur⁸³. Görüldüğü üzere bir taşıma senedinin imzalanması ve bu imzaların geçerliliği son derece önemli bir konudur. İmzaların orijinal nüshada ve suretlerinde nasıl atılması gerektiğine ilişkin olarak yaratılan çelişki de imzaların geçerliliğinin tartışılmasını gündeme getirdiği için önem arz etmektedir. TTK madde 856 ve 1526 hükümlerindeki çelişkinin belki de en önemli sebebi mehz alınan Alman Ticaret Kanunu'nun 408. maddesinin ikinci ve üçüncü fıkralarının ayrılması ve üçüncü fıkranın da eksik ve hatalı çevrilmesidir.

TTK'nın iki hükmü birbiriyle bu denli çelişirken orijinal nüshanın imzasının el ile mi atılacağı yoksa imzada başka şekillerin de mümkün olup olmadığı, başka şekillerde atılan imzalarla düzenlenen senetlerin geçerli olup olmayacakları hakkında

⁸³ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 157.

kesin bir görüş belirtmek doğru olmaz⁸⁴. Ancak TTK madde 856 hükmünün madde 1526 hükmüne göre öncelikli tutulması daha uygun olabilir. Yani taşıma senedi açısından TTK madde 856 esas alınmalı, madde 1526 ise nüshalar açısından dikkate alınmalıdır⁸⁵.

Taşıma senetlerine ilişkin olarak tartışma yaratan bir diğer konu ise bunların kıymetli evrak olup olmadığı hususunda kendisini gösterir.

Taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin varlığını ispatlamaya yarayan bir belge niteliğindedir. Hem CMR'de hem de yeni TTK'da taşıma senedine kıymetli evrak niteliği tanınmamıştır. Söz konusu Konvansiyon ve Kanun'da taşıma senedinin hukuki niteliğine ilişkin doğrudan veya dolaylı bir düzenleme getirilmemiştir⁸⁶.

Doktrinde ağırlıklı olarak taşıma senedinin, kıymetli evrak niteliğini haiz olmadığı kabul edilir. Taşıma senedi, taşıyıcıya verilen emir ve talimatları içeren ve taşıma sözleşmesini ispata yarayan bir belge olup; kıymetli evrak vasfını haiz değildir. Taşıma senedi düzenlenmesi, taşıma sözleşmesinin geçerliliği için zorunlu değildir; aynı zamanda taşıma konusu eşya, taşıma senedinden bağımsız olarak da devredilebilir. Oysa taşıma senedi kıymetli evrak vasfını haiz olsaydı eşya ancak onun usulüne uygun olarak ciro edilmesi veya zilyetliğinin devri gibi müesseselerle mümkün olurdu. Fakat taşınan eşya, taşıma senedinden bağımsızdır ve eşyaya ilişkin haklar da taşıma senedinde mündemiç değildir⁸⁷.

Taşıma senedi, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığını gösteren bir tesellüm ilmühaberi sayılabilir. Ayrıca taşıyıcının imzaladığı taşıma senedinde taşıma ücretinin ödendiği belirtilmişse bu durumda taşıma senedi makbuz fonksiyonunu da haiz bir belge olarak karşımıza çıkar. Ancak taşıma senedi emtia senedi değildir. Yani eşyayı temsil etmez. Karayolu ile yapılan taşımalar deniz yoluna göre çok daha kısa sürdüğünden konişmentodan farklı olarak taşıma senetlerine kıymetli evrak vasfı tanınması gerekli görülmemiştir⁸⁸.

Bununla beraber 6762 sayılı ETTK madde 769'da taşıma senedi bir kıymetli evrak türü olarak öngörülmüş idi. Ancak 6102 sayılı TTK ile birlikte bundan

⁸⁴ Mertol CAN 2017, age. s. 30.

⁸⁵ Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 99.

⁸⁶ Mertol CAN 2017, age. s. 33; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 89; Engin ERDİL 2020, age. s. 100.

⁸⁷ Age. s. 100.

⁸⁸ Sabih ARKAN 1978, agm. s. 1026 vd.

vazgeçilmiş ve taşıma senedi bir kıymetli evrak türü olmaktan çıkarılmıştır⁸⁹. Taşıma senedinin, ETTK madde 769'da sayılan kayıtları taşıması durumunda kıymetli evrak niteliğini haiz olacağı, aksi takdirde kıymetli evrak değil, ancak tesellüm ilmühaberi veyahut ispat vesikası telaki olunacağı öngörülmüş idi. Yine aynı Kanun'un 771. maddesinde taşıma senedinin emre yazılı olması durumunda taşıyıcının imzaladığı nüshanın cirosu ve tesliminin eşyanın mülkiyetini nakledeceği öngörülerek onun kıymetli evrak vasfı taşıdığı vurgulanmak istenmiş idi⁹⁰.

Taşıma senedine önceki Kanun'dan farklı olarak 6102 sayılı TTK'da kıymetli evrak olma vasfı tanınmamışsa da bunun önünde bir engel de yoktur. Zira TTK madde 831/1'de, açıkça emre yazılı olması halinde, düzenleyenin belirli nakdi ödemelerde bulunmayı ve belirli miktarda misli şeyleri teslim etmeyi borçlandığı senetlerin, ciro ile devredilmesine müsaade edilmiştir. Yani taraflar kendi aralarında anlaşarak taşıma senedini kıymetli evrak olarak düzenleyebilirler⁹¹.

2.1.1.2. İçeriği

Taşıma senedinin içeriği CMR madde 6 ve TTK madde 857 hükümlerinde düzenlenmiştir. Bu hususlardan birinin veya birkaçının içerikte bulunmaması taşıma senedinin geçerliliğine etki etmez. Ancak bu eksiklik, ispat bakımından taşıma senedine dayanmak isteyen tarafın durumunu ağırlaştırabilir. Zira taşıma senedindeki bir hususa dayanmak isteyen taraf eğer taşıma senedinde bu husus mevcut değil ise iddiasını ispatlamakta zorlanacaktır. Ayrıca taşıma senedinde olması gereken unsurlardan bir veya birkaçının eksik olması durumunda, ilgili taraf taşıma senedini kabulden kaçınabilir; böylece diğer taraf temerrüde düşer. Ancak taşıma senedini eksik haliyle kabul eden taraf artık taşıma senedinin bu haliyle bağlıdır⁹².

⁸⁹ Aynı yönde Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 89. Aksi görüş için bkz. Özlem TÜZÜNER 2012, agm. s. 189.

⁹⁰ Yani ETTK'ya göre taşıma senedi, hem talimatları içerir hem de eşya üzerindeki aynı hakkı temsil eder. Bkz. Sabih ARKAN 1978, agm. s. 1029.

⁹¹ Mertol CAN (2019), *Kıymetli Evrak Hukuku (Ders Kitabı)*, İmaj Yayınevi, Ankara, s. 7; Ecehan ARAS YEŞİLOVA (2013), "Yük Senedinin (TTK m. 859) Türk Ticaret Kanunu'nda Yeniden Yer Alması, Karayolu Taşımacılığında Kıymetli Evrağa İmkân Verilmesi Midir?", *Legal Hukuk Dergisi*, Cilt 11, Sayı 123, s. 63; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 97; Tuğba ÇİFTÇİ 2013, agm. s. 57.

⁹² Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s.163, 168; Tuğba ÇİFTÇİ 2013, agm. s. 65.

2.1.1.2.1. Taşıma Senedinde Bulunması Gereken Zorunlu Hususlar

Taşıma senedinde bulunması gereken zorunlu hususlar, CMR’de ve TTK’da benzer mahiyette düzenlenmiştir. Ancak yine de CMR ve TTK’nın, taşıma senedinde bulunması gereken zorunlu hususlar açısından farklılaştığı noktalar da mevcuttur.

CMR madde 6’da taşıma senedinde bulunması gereken zorunlu hususlar şu şekilde sayılmıştır: Taşıma senedinin tarihi ve düzenleme yeri, gönderenin adı ve adresi, taşıyıcının adı ve adresi⁹³, eşyanın teslim yeri ve tarihi ile teslim için belirlenen yer⁹⁴, alıcının adı ve adresi⁹⁵, eşyanın cinsi ile ambalajlama metodunun mutat tarifi ve tehlikeli eşya söz konusu olduğunda, bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi, koli sayısı ve bunların özel işaret ve numaraları⁹⁶, eşyanın brüt ağırlığı veya başka bir şekilde ifade edilmiş miktarı⁹⁷, taşıma ödentileri (taşıma ücreti, ek ödentiler, gümrük resimleri ve sözleşmenin akdinden teslim kadar doğan diğer ödentiler), gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatlar⁹⁸, aksine olabilecek herhangi bir kayda bakılmaksızın, taşımanın CMR hükümlerine tabî olduğunu bildirir beyandır⁹⁹.

⁹³ Taşıma ilişkisinde yer alan alt taşıyıcı ve taşıyıcı yardımcıları ise taşıma senedinde belirtilmez. Bkz. Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 101.

⁹⁴ Bu hususun senede tam ve doğru yazılması bakımından CMR madde 7 uyarınca, gönderen sorumludur.

⁹⁵ CMR madde 7 uyarınca bu hususun eksik ve yetersiz olmasından dolayı gönderen garanti sorumluluğu altındadır.

⁹⁶ Gönderen, beyanının tam ve doğru olduğunu CMR madde 7 doğrultusunda, taşıyıcıya garanti eder. Taşıyıcı da CMR madde 8’in açık hükmü uyarınca bu beyanın doğruluğunu kontrol etme mükellefiyeti altındadır. Yani gönderen, bu beyanının yanlış veya eksik olması sebebiyle taşıyıcıya karşı sorumludur ve taşıyıcı, bu hususun doğruluğunu araştırmak zorunda değildir; ancak eğer bu beyan, gönderenin ambalajının dış görünüşü ile alakalı ise veya gönderen bu beyanın doğruluğunun kontrol edilmesini istemiş ise artık taşıyıcı kontrol yükümlülüğü altındadır.

⁹⁷ Gönderen, bu beyanın tam ve doğru olduğuna ilişkin olarak taşıyıcıya karşı sorumludur. Taşıyıcı her ne kadar bu beyanın doğruluğunu kontrol etme mükellefiyet altında olmasa da, gönderenin bu yönde bir talebi varsa artık kontrol etmek zorundadır.

⁹⁸ Bu beyan sebebiyle gönderen, taşıyıcıya karşı sorumludur.

⁹⁹ Söz konusu husus CMR madde 6/1-k’da düzenlenmiştir. Hükmün düzenleniş amacı, Konvansiyona taraf olan ülkelerin hukukunda, bu Konvansiyon hükümlerinin öncelikle uygulanmasını garanti altına almaktır. Ülkemizde, usulüne uygun olarak kabul edilen uluslararası anlaşmalar, Anayasa madde 90 gereği öncelikli olarak uygulanırlar. Ancak her Âkid Devlette bu prensip benimsenmemiş olabilir. Bu durumda CMR hükümlerinin uygulanmamasının önüne geçilmek amacıyla, taşıma senedine CMR beyanı dercedilerek Konvansiyon hükümlerinin Âkid Devletlerce uygulanması garanti altına alınmaya çalışılmıştır. Bu beyan, CMR kapsamındaki taşımalarda düzenlenen taşıma senetlerine konulabileceği gibi, CMR kapsamına girmeyen taşımalarda düzenlenen taşıma senetlerine de eklenerek taşımanın CMR’ye tabi olması sağlanabilir. CMR’ye tabi taşımalarda CMR beyanı hatırlatıcı niteliktedir; CMR’ye tabi olmayan taşımalarda ise CMR beyanı, taşımayı CMR hükümlerine tabi kılar. CMR beyanı ile Konvansiyon hükümlerini yetkili kılan bir taşımada yollama tüm CMR hükümlerine, madde 41 gereği, yapılmış sayılır. Ayrıca CMR beyanı ülke sınırları içinde kalan taşımalara da eklenebilir. Ancak bu durumda o ülke hukukunun buna cevaz vermesi gereklidir, aksi takdirde taşıma CMR’ye tabi olmaz. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 173; Engin ERDİL 2020, age. s. 109.

TTK madde 857’de ise taşıma senedinin içeriğinde bulunması gereken hususlar şu şekilde sayılmıştır: Düzenlenme yeri ve tarihi, gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi, taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi, eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer, gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi, gerektiğinde bildirim adresi, eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşidi ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri, taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları, eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı, taşımanın yapılacağı süre, kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslimde kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması halinde buna ilişkin kayıt, teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar, eşyanın gümrük ve diğer resmi işlemlerine ilişkin talimatlar, varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşmedir.

Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar ve taşımanın yapılacağı süre, TTK madde 857’de zorunlu hususlar arasında düzenlenmişken, CMR madde 6/2’de gerektiğinde bulunması gereken hususlar olarak düzenlenmişlerdir.

2.1.1.2.2. Taşıma Senedinde Gerektiğinde Bulunması Zorunlu Hususlar

CMR madde 6/2’de taşıma senedinde gerektiğinde bulunması gereken hususlar ayrıca düzenlenmiştir. Bunlar: Aktarmaya izin verilmediğini belirten beyan, gönderenin ödemeyi kabul ettiği ödentiler, teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar, eşyanın değeri ile teslimindeki özel menfaat değeri hakkındaki beyan, eşyanın sigortalanmasıyla ilgili gönderenin taşıyıcıya vereceği talimatlar, taşımanın yapılacağı süre, taşıyıcıya elden verilen belgelerin listesidir.

CMR madde 6/3 ve TTK madde 857/2’de, tarafların yarar gördükleri başka hususları taşıma senedine eklemelerinde bir mahsur görülmemiştir.

2.1.1.2.3. İspat Gücü

Taşıma senedinin en önemli fonksiyonu olan ispat gücü değerlendirilirken ikili bir ayrıma gitmek gerekir. Zira sadece taraflardan biri tarafından imzalanmış bir

taşıma senedinin ispat gücü ile her iki tarafça imzalanan bir taşıma senedinin ispat gücü aynı değildir.

TTK madde 856 uyarınca taşıma senedi, gönderen tarafından imzalanır. Ancak sadece gönderen tarafından imzalanan bir taşıma senedinin ispat gücü son derece sınırlıdır. Bu taşıma senedi, gönderenden çok taşıyıcı lehine ispat fonksiyonu niteliğine sahiptir. Yani sadece gönderenin imzasını taşıyan bir taşıma senedinin gönderenin lehine olacak şekilde ispat gücüne bir etkisi yoktur¹⁰⁰. Sadece taşıyıcının imzaladığı taşıma senedi de tesellüm senedi niteliğindedir¹⁰¹. Taşıyıcının imzasını içeren taşıma senedinde taşıma ücretinin gönderen tarafından ödenmiş olduğu beyan edilmişse bu durumda taşıma senedi makbuz niteliğini de haizdir¹⁰².

Her iki tarafça imzalanan taşıma senedi ise taşıma sözleşmesinin yapıldığına, taşıma sözleşmesinin içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur¹⁰³.

Her iki tarafça imzalanan taşıma senedi aynı zamanda; eşyanın ve ambalajının, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı sırada, dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğu, taşınan paketlerin sayısının, işaretleri ile numaralarının, senette yer alan kayıtlara uygun olduğuna ve eşyanın net olmayan ağırlığının veya başka şekilde beyan edilen miktarının ya da taşınacak paketlerin içeriğinin senette yer alan kayıtlara uygun olduğuna karine teşkil eder.

Eşyanın ve ambalajının, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığında dıştan görünüşünün iyi durumda olduğu ve taşınan paket sayı ve işaretlerine ilişkin karineler, taşıyıcının taşıma senedine koyacağı ihtirazî kayıtlarla¹⁰⁴ bertaraf

¹⁰⁰ Mertol CAN 2017, age. s. 33; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 109.

¹⁰¹ TTK madde 858 gerekçesi. Bkz. (<https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/gerekceler/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri/1>.) Ayrıca bu karinenin geçerli olabilmesi için taşıyıcının taşıma senedini imzalamış olması gerekir; aksi takdirde taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez. Bkz. Engin ERDİL 2020, age. s. 135; Ecehan YEŞİLOVA 2005, agm. s. 261.

¹⁰² Sabih ARKAN 1978, age. s. 1030.

¹⁰³ Bu husus kimi yazarlarca ilk görünüş ispatı olarak değerlendirilmiştir. İlk görünüş ispatı, hâkimin delilleri değerlendirirken serbestçe kullanabildiği ve genel yaşam deneyimlerinden oluşan hayat kuralları olarak değerlendirilebilir. İlk görünüş ispatı ile olaylar tipik olarak betimlenir ve bunların atipik olaylarla aksinin ispat edilebilmesi mümkündür. Bkz. Ecehan YEŞİLOVA 2005, agm. s. 249 vd.; Tuğba ÇİFTÇİ 2013, agm. s. 72; Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 212.

¹⁰⁴ İhtirazî kayıt koyan taşıyıcı açısından taşıma senedi, ispat kuvvetini sınırlar. Ancak taşıyıcının koyacağı ihtirazî kayıt, açık ve gerekçeli olmalıdır. Eğer ki ihtirazî kayıt, somut bir şekilde taşıma senedinde belirtilmez ise gönderenin kabulü olsa dahi geçerli bir karinenin varlığından söz edilemez. Ayrıca bu kaydın gönderen tarafından kabul edilmesi de şart değildir; yani taşıyıcı tarafından ihtirazî kayıt konulması taşıma senedinin ispat gücünü sarsmaya yeterlidir. Bkz. Ecehan YEŞİLOVA 2005, agm. s. 265; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 112.

edilebilir. Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı ya da paket içeriğine ilişkin beyanlar ise taşıyıcının bu hususları denetlemiş olması durumunda karine niteliğini haiz olacaktır¹⁰⁵.

2.1.1.2.4. e-CMR

Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon'a (CMR) atıf yapılarak kaleme alınan e-CMR protokolü, elektronik taşıma senedine cevaz verir. Elektronik taşıma senedinin amacı, veri aktarımının hızlı, kolay ve ucuz gerçekleştirilebilmesidir¹⁰⁶. Elektronik taşıma senedi, eklemeler ya da kendisinin bir parçası olacak şekilde düzenlenmesiyle aynı anda veya sonrasında elektronik iletişime başka bir şekilde yapılan bağlantılar vasıtasıyla bu elektronik iletişimle mantıksal bir bağ içine sokulmuş hususlar da dâhil olmak üzere, taşıyıcı, gönderen veya Konvansiyon'un uygulandığı bir taşıma sözleşmesinin ifasında menfaati bulunan diğer tarafça elektronik yoldan iletilerek düzenlenen bir taşıma senedir. Yani elektronik taşıma senedi, kâğıt taşıma senedinde olduğu gibi CMR'ye tabi eşya taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eder ve bunu elektronik iletişim vasıtası ile gerçekleştirir¹⁰⁷.

Elektronik taşıma senedi, kâğıt taşıma senedi ile eşdeğerdir ve yokluğu da eşya taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemez.

Geçerli bir elektronik taşıma senedinin varlığından söz edebilmek için elektronik taşıma senedinde bulunan elektronik imzanın, bağlayıcılık, uyarı, hüviyet tespiti, aidiyet ve teyit fonksiyonlarına sahip olması gerekir¹⁰⁸.

2.1.2. Yük Senedi

Yük senedi, taşıma senedinin düzenlenmediği durumlarda, gönderenin istemi üzerine taşıyıcı tarafından düzenlenip imzalanan ve eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içeren bir senettir.

Yük senedi, 6762 sayılı TTK'da düzenlenmiş olan ilmühabere karşılık gelir¹⁰⁹.

¹⁰⁵ Taşıyıcı, denetlemeye yarayacak araçları var ise talep üzerine söz konusu denetimi yapmak zorundadır. Ancak taşıyıcı denetim yapmasından kaynaklanan masrafları talep hakkına sahiptir. Taşıyıcının denetleme yapması yükümlülüğü olduğu kadar aynı zamanda hakkıdır. Zira denetleme sayesinde taşıyıcı kendisini sorumluluktan kurtarabilir.

¹⁰⁶ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 1239.

¹⁰⁷ Age. s. 1224.

¹⁰⁸ Age. s. 1225; Tuğba ÇİFTÇİ 2013, agm. s. 63.

¹⁰⁹ Bkz. TTK madde 859'un gerekçesi.

Yük senedinin düzenlenme amacı, taşıma senedinin düzenlenmediği durumlarda gönderenin çıkarlarını korumaktır. Gönderenin elinde taşıyıcının imzasının yer aldığı bir belgenin bulunması, gönderenin ispat bakımından kuvvetli olmasını sağlar¹¹⁰.

Taşıma senetleri gibi yük senetleri de kıymetli evrak vasfını haiz değildirler¹¹¹. Ancak taraflar isterlerse TTK madde 831'e uygun olarak yük senedini emre yazılı kıymetli evrak olarak düzenleyebilirler¹¹².

Taşıyıcı, yük senedine ihtirazî kayıtlar koyabilir. Bu ihtirazî kayıtlar, tıpkı taşıma senetlerinde olduğu gibi yük senetlerinde de TTK madde 858'deki hukuki sonuçları doğururlar¹¹³.

2.1.2.1. Düzenlenmesi

Yük senedi, gönderenin talebi üzerine taşıyıcı tarafından düzenlenir ve imzalanır.

2.1.2.2. İçeriği

Yük senedi, eşya ve taşıma hakkında genel bilgileri içerir. Taşıma senetlerinin içeriğine ilişkin olan TTK madde 857'de sayılan hususlar, yük senedine de yazılabilirler. Ancak bu hususların hepsinin yük senedine yazılması zorunlu değildir¹¹⁴.

¹¹⁰ Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 120.

¹¹¹ Arkan'a göre; ilmühaber, taşıma senedinde bulunan hususları içereceğinden kendisi kıymetli evrak vasfına sahiptir ve sadece nama ve emre yazılı olarak düzenlenebilir. Arkan, ilmühaberi, mehaz Kanunda yer alan ve Ladeschein olarak adlandırılan bir kıymetli evraka benzetmiştir. Bkz. Sabih ARKAN 1978, age. s. 1044. Ancak 6762 sayılı TTK'nın şekle ilişkin olan 769. maddesinde; birinci fıkrada yazılı şekil şartlarına uymayan taşıma senedinin kıymetli evrak olarak değil, ancak tesellüm ilmühaberi veya başka ispat vesikası ile telakki olacağı belirtilerek yük senedinin kıymetli evrak olarak kabul edilmediği gösterilmiştir. Aynı yönde bkz. Burak ADIGÜZEL 1978, age. s. 121.

¹¹² Bkz. Age. s. 121. Aras, yük senedinin emre düzenlenebilmesi için TTK madde 831 hükmünün yeterli olmadığını savunur. Yazara göre yük senedinin maddeye açıkça ve ismen dâhil edilmesi veyahut da belirli miktarda misli şeyler teslim etme ibaresinin değiştirilerek taşıyıcı tarafından yükün gönderilene teslim edilmesi yükümlülüğünü kapsar bir ibarenin eklenmesi gerekir. Bkz. Ecehan YEŞİLOVA ARAS 2013, agm. s. 63.

¹¹³ Mertol CAN 2017, age. s. 34. Aksi görüş için bkz. Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 121. Yazar, yük senedine konulan ihtirazî kayıtların taşıma senedindekilerden farklı olarak TTK madde 858'deki karineleri oluşturmayacağını savunur. Yazara göre yük senedinin sadece taşıyıcı tarafından imzalanması, bunun içerik açısından bir ispat belgesi niteliğinde olduğunu gösterir. Madde 858'deki karinelerin oluşması için ise hem taşıyıcının hem de gönderenin imzalarının senette yer alması gerekir.

¹¹⁴ 6762 sayılı TTK madde 770 düzenlemesine göre ise yük senedi, taşıma senedinde yazılı olan hususları ihtiva etmek zorundaydı.

2.1.2.3. İspat Gücü

Yük senedi, aynı taşıma senedinde olduğu gibi eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığını ispat etmeye yarar. Yani yük senedi, ispat aracı olarak hüküm ve sonuç doğurur¹¹⁵.

2.1.3. Refakat Belgeleri

Refakat belgeleri hem CMR madde 11’de hem de TTK madde 860’da düzenlenmiştir.

Refakat belgeleri, gönderen tarafından taşıyıcının tasarrufuna bırakılan, eşyanın tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer işlemler için gerekli bilgi ve belgeleri¹¹⁶ içeren ve resmi nitelik taşıyan belgelerdir.

Refakat belgelerinin düzenlenme amacı, tanımdan da anlaşılacağı üzere, eşyanın zamanında ve teslim alındığı haliyle teslim edilebilmesi için gereken ve resmi makamlarca talep edilen ve sorgusu yapılan bazı bilgi ve belgelerin taşımayı gerçekleştirecek olan taşıyıcıya verilmesidir¹¹⁷. Zira gümrük ve diğer formalitelerin tamamlanabilmesi için eşyaya ait bazı bilgilerin idareye sunulması gerekir. Taşımaya ilişkin mevzuatı bilen kişi, gönderendir; dolayısıyla söz konusu bilgi ve belgeler gönderen tarafından temin edilerek taşıyıcıya verilir.

CMK veya TTK’da refakat bilgi veya belgeleri ismen sayılmamıştır. Refakat belgeleri, taşıma esnasında gümrük ve diğer formalitelerin tamamlanabilmesi için gereken belgelerdir. Dolayısıyla her taşıma için bu belgelerin farklılık göstereceği muhakkaktır. Bu belgeler, taşıyıcının eşyayı taşırken yararlanacağı talimatlar değil, gümrük işlemlerinin tamamlanabilmesi için idare tarafından istenen formalitelerdir¹¹⁸. Refakat belgeleri hazırlanırken, eşyanın teslim alındığı andan teslim edilinceye kadar ki tüm taşıma süreci göz önünde bulundurulur. Taşıma, farklı

¹¹⁵ Nil KULA 2018, age. s. 56; Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 121.

¹¹⁶ TTK madde 860’da refakat belgeleri açıklanırken hüküm, ... gerekli bulunan bilgileri ... şeklinde düzenlenmiştir. Hükümde sadece bilgileri şeklinde düzenlenmesi ve belgeleri kelimesinin eksik bırakılması hatalı olmuştur. Maddede ifade edilen bilgileri kelimesinden, belgelerin anlaşılması gerekir. Bkz. Mertol CAN 2017, age. s. 48. Aksi görüşe göre ise; maddede zaten, ... söz konusu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakmak zorundadır, ifadesi mevcuttur. Dolayısıyla burada kanunun lafzında bir eksiklik mevcut değildir. Bkz. Süleyman KIRAN (2018), “Eşya Taşımalarında Refakat Belgeleri (Bilgileri) ve Bunlardan Doğan Sorumluluk”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, Cilt 4, Sayı 2, s. 176.

¹¹⁷ Taşıyıcı söz konusu belgeler üzerinde tasarruf edebilmelidir; sırf teslim edilmiş olması önemli değildir. Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 123.

¹¹⁸ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 237.

ülkelerde gerçekleşiyorsa, her ülkenin gümrük mevzuatı dikkate alınarak refakat belgeleri hazırlanmalıdır.

CMR madde 6/2-g'ye göre refakat belgelerinin taşıyıcıya teslim edildiği taşıma senedine yazılır ve artık taşıyıcı, taşıma senedinde yazan bu belgeyi tesellüm etmiş olarak kabul edilir¹¹⁹.

Refakat belgelerine örnek olarak şunlar verilebilir¹²⁰: Gümrük beyannamesi, fatura, çeki listesi, bitkiler ve bitkisel ürünler için bitki sağlık sertifikası, hayvansal ürünler için orijin ve veteriner sağlık sertifikası, zorunlu standarda tabi ürünler için standart kontrol belgesi, orman ürünleri için nakliye tezkeresi, ihracı izne tabi ürünler için izin belgesi, tekele tabi ürünler için tekel makamınca verilmiş nakliye tezkeresi, ATR dolaşım belgesi, EURO-1 belgesi, gümrük beyannameleri, sağlığa, güvenliğe, terminale ve polise ilişkin bilgi ve raporlar¹²¹.

2.1.3.1. Düzenlenmesi

Gönderen, taşımaya ilişkin resmi nitelik taşıyan ve gümrük ve diğer formaliteler için lazım olan refakat belgelerini taşıyıcının tasarrufuna bırakmak zorundadır¹²².

Refakat belgeleri, düzenlendikleri taşımaya özgüdürler. Tarafların aralarında kararlaştırmış oldukları anlaşmaya uygun olarak bu belge ve bilgiler düzenlenir ve taşıyıcıya teslim edilir. Taşıma, tarafların aralarında kararlaştırmış olduğundan farklı bir şekilde gerçekleştirilirse ve bu yeni taşımada, kararlaştırılan taşımadan farklı belgelerin varlığı aranıyorsa artık taşıyıcı TMK¹²³ madde 2 gereği gönderenin refakat belgesini vermediğinden bahisle herhangi bir hak talep edemez¹²⁴.

Refakat belgelerinin taşıma konusu eşya için uygun olmasının gerekliliğinin yanında, taşıma güzergâhı ve taşıt için de uygun olması gerekir. Taraflar belirli bir

¹¹⁹ Age. s. 238. CMR madde 6, taşıma senedinin içeriğini düzenleme altına alır ve maddenin birinci fıkrasının j bendinde zaten gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatlar, şeklinde bir düzenleme bulunur. Dolayısıyla aynı maddenin ikinci fıkrasında bulunan g bendi düzenlenmemiş olsaydı bile, taşıyıcının söz konusu bilgi ve belgelere ulaştığı kabul edilirdi.

¹²⁰ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 237 vd.; Engin ERDİL 2020, age. s. 151, vd.; Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 177.

¹²¹ TTK 860. maddenin gerekçesinde sayılmışlardır.

¹²² Ancak taraflar, refakat belgelerini taşıyıcının düzenleyeceğini de kararlaştırabilirler. Bkz. Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 122. Ayrıca bu belgelerin taşıyıcının yardımcısına veyahut fiili taşıyıcıya verilmesi de aynı sonucu doğurur. Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 180.

¹²³ Kabul Tarihi: 22.11.2001 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 08.12.2001 Sayı: 24607 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 41.

¹²⁴ Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 178.

güzergâhta karar kılmamışlarsa, bu durumda olası tüm güzergâhlar dikkate alınarak refakat belgeleri düzenlenmelidir¹²⁵.

Gönderen tarafından verilen refakat belgeleri; açık, anlaşılabilir nitelikte, yazılı ve gerekli bilgileri içerir şekilde düzenlenmelidir. Aksi halde söz konusu belge, refakat belgesi niteliğinde olmaz ve gönderen, taşıyıcının tasarrufuna refakat belgesi bırakmadığı için sorumlu olur¹²⁶.

Taşıyıcı, gönderen tarafından temin edilen refakat belgelerinin doğruluğunu ve yeterliliğini araştırmak zorunda değildir¹²⁷. Ancak taşıyıcı bildiği eksikliklerin giderilmesini gönderenden istemelidir.

Refakat belge ve bilgilerinin eksik veya hatalı olması, taşımayı ve ticaret hayatını sekteye uğratar; gönderen, taşıyıcının bu sebeple uğradığı zararlardan sorumludur. CMR madde 7/1-b'de, gönderenin sorumluluğu düzenlenmiştir. Aynı şekilde CMR madde 11'de de refakat belgelerinin eksik veya hatalı olması sebebiyle sorumluluk düzenlenmiştir. Gönderenin sorumluluğuna giderken, söz konusu hükümlerin amacı dikkate alınmalıdır ve eğer taşıyıcının talebi üzerine gönderen tarafından sunulan refakat belgelerinin varlığı söz konusu ise CMR madde 11 hükmü kapsamında sorumluluk; eğer gönderen kendi inisiyatifi ile refakat talimatları verdiyse CMR madde 7 kapsamında sorumluluk değerlendirmesi yapılmalıdır¹²⁸.

Refakat belgelerinin eksik ve hatalı olması sebebiyle sorumlu olan kişi, gönderendir; tazminat talep hakkı sahibi ise zarar gören¹²⁹ taşıyıcıdır. Alıcılar veya diğer talep hakkı sahipleri gönderenmişçesine sorumlu tutulamayacakları gibi; taşıyıcının adamları ve diğer talep hakkı sahipleri de gönderene karşı dava açıp talepte bulunamazlar¹³⁰.

Gönderenin refakat belgelerini taşıyıcının tasarrufuna hiç bırakmamış olması da sorumluluğuna yol açar. Bu durumda eğer taşıyıcı refakat belgesinin eksikliğini

¹²⁵ Agm. s. 178.

¹²⁶ Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 179.

¹²⁷ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 238; Özlem TÜZÜNER 2012, agm. s. 181; Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 182. Aksi görüş için bkz. Engin ERDİL 2020, age. s. 151. Erdil'e göre taşıyıcı, belgelerin tam olup olmadığını araştırmak zorundadır. Adıgüzel'de, taşıyıcının belgelerin kendisine tesliminden sonra bunların doğruluğunu ve yeterliliğini inceleyip eksiklik olması halinde bunu gönderene bildirme yükümlülüğü olduğunu savunmaktadır. Bkz. Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 122. Ancak taşıyıcının refakat belgelerinin doğruluğunu ve yeterliliğini araştırması gerektiğinin kabulü, CMR madde 11/2'nin açık hükmüne aykırılık teşkil eder.

¹²⁸ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 239.

¹²⁹ Taşıyıcının tazminat talep edebilmesi için zarara uğraması şarttır, fakat gönderenin kusuru aranmaz; ancak gönderen tüketici ise kusuru aranır.

¹³⁰ Ancak TBK madde 49 vd. hükümleri saklıdır. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 240.

iddia ediyorsa, ispat yükü gönderene düşer. Zira olumsuzun ispatı güçtür. Gönderen, refakat belgelerini temin ettiğini ispat etmek zorundadır¹³¹. Ancak eksik olan refakat belgeleri henüz bir zarar ortaya çıkmadan taşıyıcının tasarrufuna bırakılmışsa artık gönderenin sorumluluğu gündeme gelmeyecektir. Yani en geç kullanılıncaya kadar taşıyıcının tasarrufuna bırakılması yeterlidir¹³².

Gönderen, refakat belgelerinin hatalı veya eksik olması sebebiyle taşıyıcının malvarlığında meydana gelen eksilmeyi gidermelidir. Tazminatın tutarı CMR’de herhangi bir meblağ ile sınırlandırılmamakla birlikte, TTK madde 864/2, tazminat tutarını gönderenin net olmayan ağırlığının her bir kilosu için 8,33 Özel Çekme Hakkı ile sınırlandırmıştır. TTK ile getirilen bu sınırlandırma CMR taşımalarına uygulanamaz. Ancak pekâlâ tarafların kendi aralarında söz konusu sorumluluğu sınırlayabilmeleri mümkündür¹³³.

Taşıyıcı da gönderenden teslim almış olduğu refakat belgelerini korumakla yükümlüdür. Söz konusu belgelerin zıyaından veya hasarından¹³⁴ dolayı gönderenin zarara uğramış olması aranır; fakat taşıyıcının kusuru aranmaz.

Taşıyıcı, refakat belgelerinin kendi tasarrufuna bırakılmasından sonra bunları gerektiği yerde ve zamanda uygun şekilde kullanmalıdır. Aksi takdirde taşıyıcı refakat belgelerini kullanmamaktan da sorumlu olur. Taşıyıcının refakat belgelerini kaybetmesi halinde de aynı durum söz konusu olacaktır.

Taşıyıcının sorumlu olduğu meblağ hem CMR madde 11’de hem de TTK madde 860’ta, eşyanın tam zıyaı halinde ödenecek olan tazminat ile sınırlandırılmıştır¹³⁵.

2.1.3.2. İçeriği

Bir taşımada kullanılacak refakat belgelerinin neler olduğu belirlenirken, her taşıma ayrıca değerlendirilmelidir. Zira bu belge ve bilgiler her taşımaya göre farklılık gösterirler. Taşımada kullanılan güzergâh, transit geçiş yapılan ülke

¹³¹ Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 123; Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 241.

¹³² Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 181.

¹³³ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 242.

¹³⁴ Refakat belgelerinin hasarı; parçalanması, çizilmesi, karalanması gibi sebeplerden kaynaklanabilir. Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 183.

¹³⁵ CMR madde 17’de taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiştir. Refakat belgelerinin zıyaında veya hasarında CMR madde 17’nin mi yoksa madde 13’ün mü uygulanacağı konusunda bir anlaşmazlık ortaya çıktığında, daha özel bir düzenleme olan CMR madde 11’in tercih edilmesi gereklidir. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 244.

toprakları gibi etkenler her taşıma için farklı refakat belgelerinin kullanılması ihtiyacını ortaya çıkarır.

2.1.3.3. İspat Gücü

Refakat belgeleri, taşımaya ilişkin bilgileri içeren ve taşıyıcının taşımayı gerçekleştirmesini kolaylaştıran belgeler olduğundan yukarıda bahsettik.

Bazı yazarlara göre taşıma senedi, eşyaya refakat ettiği için refakat belgesi niteliğindedir¹³⁶. Ancak bu görüşe katılmayan bazı yazarlara göre ise; taşıma senedinin nüshalarından birisinin sırf eşyaya eşlik etmesi, onun refakat belgesi niteliğinde olduğunu göstermez. Zira bir belgenin refakat belgesi olarak nitelendirilebilmesi için onun resmi makamlarca kontrol edilmesi ve buralarda kullanılması gerekir. Taşıma senedi ise taşımaya ilişkin bilgileri içermekle birlikte daha çok ispat belgesi niteliğindedir. Ayrıca taşıma senedinin eksikliğinde ortaya çıkan sorumluluk ile refakat belgelerinin eksikliğinde ortaya çıkan sorumluluk ayrı hükümlerde düzenlenmiştir. Bu durum da, kanun koyucunun taşıma senedi ile refakat belgelerini aynı nitelikte saymadığının bir göstergesidir. Yine refakat belgeleri, taşıma senedi ile birlikte teslim edilmek zorunda değildir; belgenin resmi makamlarda sorgusu yapıncaya kadar taşıyıcıya verilmesi yeterli olur¹³⁷.

Anlaşılabacağı üzere refakat belgeleri, eşyanın taşınması taahhüdünün ifasına yardımcı olan resmi nitelikte evraklardır ve taşıma sözleşmesinin ifası aşamasına hizmet ederler¹³⁸.

2.1.4. Demir Yolunda Kullanılan Taşıma Belgeleri

Demir yolu taşımaları geliştikçe, kara yolu ile yapılan taşımalarda olduğu gibi yeknesak kuralların oluşturulması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ülke sınırlarını aşan taşımalarda yeknesak kuralların olmayışının taşımamanın taraflarını ve ticaret hayatını olumsuz etkileyeceği şüphesizdir. Yapılan Konvansiyonlardan COTIF ve CIM¹³⁹'de bu amaca hizmet etmek için hazırlanmışlardır.

¹³⁶ Vural SEVEN (2012), *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (Madde 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen*, Yetkin Yayınları, Ankara, s. 150.

¹³⁷ Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 181.

¹³⁸ Özlem TÜZÜNER 2012, agm. s. 180.

¹³⁹ Bkz. I. Bölüm 1.2.1.1.2.

CIM'in uygulanabilmesi için taşımanın CIM'e taraf iki ayrı devlette gerçekleşiyor olması gereklidir¹⁴⁰. Aksi takdirde CIM hükümleri uygulama alanı bulmaz. Yine ayrı iki devlet olmakla birlikte, sınır komşusu olan iki devlet arasında gerçekleşen taşımalarda, garların altyapısı bu devletlere veya bunların birine bağlı teşebbüslerine aitse ve bunlar tarafından yönetiliyorsa, CIM hükümleri uygulanamaz. Yani bu tür taşımalarda mutlaka üçüncü bir devletin ülkesinden taşıma aracının geçmesi gerekir.

CIM, eşya taşınmasının yanı sıra, taşıma sözleşmesine taraf olan devletlerden birinin iç suyu veya kara yoluyla yapılan taşımalara da demir yolu taşınmasının devamı niteliğinde olması halinde uygulanır.

Ulusal nitelikteki bir taşıma dahi taraf devletlerden birinin bunu talep etmesi halinde CIM hükümlerine tabi hale getirilebilir. Bunun için eşyanın teslim alındığı yerin veyahut teslim edileceği yerin taşıma sözleşmesinde belirtilen altyapıda bulunması ve belirtilen altyapının iki üye devletin altyapısına bağlanması ve transit taşıma olarak taşıma sözleşmesinde belirtilmiş olması gereklidir.

CIM'in uygulanması için aranan bir diğer şart ise taşımanın mutlaka ücret karşılığı yapılmasıdır. Eğer taşıma ücret karşılığında yapılmıyorsa artık CIM hükümlerinin uygulanabilmesi mümkün olmaz. Yani hatır taşımalarında CIM hükümleri uygulama alanı bulmaz.

Demir yolu ile eşya taşıma sözleşmesi, kara yoluyla eşya taşıma sözleşmesine tarafları, şekli ve ispatı gibi konular açısından benzerlik gösterir.

Demir yolu ile eşya taşıma sözleşmesinin tarafları, gönderen ve taşıyıcıdır. Taşıyıcı, demir yolu şirketi olabilir; ancak bu bir zorunluluk değildir¹⁴¹. Gönderenin malik olması aranmaz¹⁴². Demir yolu altyapısının kime ait olduğu da önem taşımaz¹⁴³.

¹⁴⁰ Taşıma sırasında takip edilen güzergâhın bir kısmı Konvansiyona taraf olmayan bir ülkenin topraklarında gerçekleşirse, artık taşımanın tamamı CIM hükümleri dışında kalır. Söz konusu güzergâh, taşıma sözleşmesinde belirlenmiş olan güzergâhtır. Eğer fiilen, sözleşmeden farklı bir yol takip edilirse bu durumda taşıma CIM hükümlerine tabi olur. Turky ÖZDEMİR 2005, age. s. 70.

¹⁴¹ Nuray EKŞİ (2020), *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999)*, Beta Yayıncılık, İstanbul, s. 123.

¹⁴² Age. s. 123.

¹⁴³ Sabih ARKAN (1987), *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, s. 33 vd.

Demir yolu ile eşya taşıma sözleşmesi için herhangi bir şekil şartı öngörülmemiştir. Ancak taşıma belgesi, taşıma sözleşmesinin¹⁴⁴ varlığına karine teşkil eder.

2.1.4.1. CIM Taşıma Belgesi

CIM taşıma belgesi¹⁴⁵, demir yolu taşıma sözleşmesinin yapıldığına karine oluşturan bir belgedir¹⁴⁶. Bu belge kıymetli evrak niteliğini haiz olmayıp, demiryolu taşıma sözleşmesi yapıldığına karine oluşturmanın yanı sıra eşyanın taşıyıcı tarafından iyi halde teslim alındığına ve ambalajlarının işlevsel olduğuna dair de karine oluşturur¹⁴⁷. CIM taşıma belgesinin kıymetli evrak niteliği taşımamasının doğal bir sonucu olarak bu belgeler, eşyanın mülkiyetini temsil etmezler. Ayrıca bu taşıma belgesinin konişmento değeri de yoktur.

2.1.4.1.1. Düzenlenmesi

CIM taşıma belgesi, gönderen tarafından düzenlenir¹⁴⁸. Tüm taşıma için tek CIM taşıma belgesi düzenlenir ve farklı ortamlarda taşımanın gerçekleştirilmesi halinde de durum aynıdır¹⁴⁹.

¹⁴⁴ Demir yolu ile eşya taşıma sözleşmesi, tarafların birbirine uygun irade beyanları ile eşyanın taşınmak üzere taşıyıcı tarafından teslim alınmasını, taşıyıcının hâkimiyetine bırakılmasını ifade eder. Eşyanın taşıyıcının haberi olmadan taşıyıcının deposuna veya ambarına bırakılması ise demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için yeterli değildir. Ayrıca taşımaya hazır olmayan eşyanın teslim alınması durumunda da artık taşıma sözleşmesinden değil vedia sözleşmesinden söz edilir. Zira taşıma sözleşmesinin kurulması için taşınmaya hazır eşyanın ve CIM taşıma belgesinin taşıyıcıya teslimi gerekir. Taşıma mümkün hale geldiğinde ise CIM taşıma belgesi damgalanır ve böylece eşya taşıma sözleşmesi kurulmuş olur. Damganın vurulmaması, taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemez. Bkz. Sabih ARKAN 1987, age. s. 46 vd.

¹⁴⁵ CIM taşıma belgesi kavramı resmi çeviride kullanılan bir kavramdır. Doktrinde CIM taşıma belgesi yerine yaygın olarak hamule senedi, yük senedi veya COTIF-CIM senedi gibi terimler de kullanılır. Ancak çalışmanın devamında hamule senedi kavramı yerine CIM taşıma senedi kavramı kullanılmaya devam edecektir. Aksi görüş için bkz. Sabih ARKAN 1987, age. s. 37.

¹⁴⁶ Demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesi, eşyanın ve CIM taşıma belgesinin taşıyıcıya teslim edilmesi ile kurulur. Eşyanın ve CIM taşıma belgesinin taşıyıcıya aynı anda verilmesi şart değildir. Birisi önce diğeri sonra da verilebilir. Bu durumda sonuncusu ne zaman verilmiş ise eşya taşıma sözleşmesi de o zaman verilmiş sayılır. Bkz. Sabih ARKAN 1987, age. s. 46.

¹⁴⁷ Esra Şeker (2019), *Türk Hukukunda Demiryolu Taşıyıcısının Sorumluluğu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, s. 56; Nuray EKŞİ 2020, age. s. 129.

¹⁴⁸ Her ne kadar taşıma belgesinin kim tarafından düzenleneceği CIM'de açıkça düzenlenmemişse de, CIM madde 8, gönderenin taşıma belgesine yazılmış olan bilgilerden ve bunların yanlışlık ve noksanlıklarından veya bunların kendileri için ayrılan yerlerden başka yerlere yazılmasından veya RID'nin (Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) gerektirdiği bilgilerin yazılmaması sebebiyle taşıyıcının maruz kaldığı zarar ve masraflardan sorumlu olduğunu düzenlemiştir.

¹⁴⁹ Sabih ARKAN 1987, age. s. 37; Turkay ÖZDEMİR 2005, age. s. 66.

Taşıma belgesi, kural olarak çıkış ülkesinin resmi dili ve Latin harfleriyle doldurulur ve en az birisi OTIF'in¹⁵⁰ çalışma dilinde olmak üzere iki veyahut üç dilde düzenlenebilir.

Taşıma belgesinin kaç nüsha düzenleneceğine dair bir bilgi CIM'de mevcut değildir. Ancak CIM madde 6'da ikinci nüshadan bahsedilmektedir¹⁵¹.

CIM taşıma belgesinin geçerliliği için ise demir yolu taşıyıcısı tarafından nama hazırlanan 6 nüsha hazırlanır ve gönderenle birlikte imzalanır¹⁵².

CIM taşıma belgesi, gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanır. İmza yerine damga, hesap makinesi kaydı veya başka türlü bir yöntemin uygulanması da mümkündür.

Taşıma belgesinin şekline ilişkin bir düzenleme Konvansiyonda bulunmamaktadır. Şekle ilişkin düzenlemeleri demir yoluyla uluslararası eşya taşıma yapanlar tarafından kurulan dernek ve kuruluşlar yaparlar¹⁵³.

Gönderen veya gönderilen, CIM hükümlerine uygun olarak taşıma belgesinde değişiklik yapabilirler ve yaptıkları değişikliklere ilişkin talimatları taşıyıcıya bildirirler¹⁵⁴.

CIM taşıma belgesi, karayoluyla eşya taşımada taşıma senedinin CMR beyanını içermesi gerekliliğine benzer olarak, taşımanın CIM'e tabi olduğunu içermelidir¹⁵⁵.

Taşıma belgesi her gönderi için ayrı ayrı düzenlenmelidir¹⁵⁶.

CIM taşıma belgesinin düzenlenmemesi taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemez. Taşıma belgesi düzenlenmemiş olsa dahi eşya taşıma sözleşmesi varlığını sürdürür. Ancak gözden kaçırılmamalıdır ki, taşıma sözleşmesi CIM taşıma belgesinin ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulü ile gerçekleşir¹⁵⁷. Her ne kadar CIM taşıma belgesinin düzenlenmemesi taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemese de düzenlenmemesi halinde taşıma artık Konvansiyon hükümlerine tabi olmayacaktır.

¹⁵⁰ Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü.

¹⁵¹ Uygulamada demir yolu ile eşya taşıma belgesi beş yapraktan oluşur ve her biri orijinal nüsha olarak değerlendirilir. Bkz. Nuray EKŞİ 2020, age. s. 130; Selminaz ADIGÜZEL 2019, age. s. 308.

¹⁵² Esra ŞEKER 2019, age. s. 56.

¹⁵³ Nuray EKŞİ 2020, age. s. 130.

¹⁵⁴ Age. s. 129.

¹⁵⁵ Bkz. I. Bölüm 2.1.1.1.2.1.

¹⁵⁶ Eşya, birden fazla vagon ile taşınıyor ise tek CIM taşıma belgesi düzenlenemez. Çünkü taşıma sırasında vagonlar birbirinden ayrılabilir. Bu da ayrılan vagonların CIM taşıma belgesiz taşınmasına sebep olur. Bu durumda taşıma gecikebilir veyahut gönderiler karışabilir. Bkz. Arkan, Demiryolu Taşımaları, s. 48.

¹⁵⁷ Turkay ÖZDEMİR 2005, age. s. 69.

Yani taşımanın CIM hükümlerine tabi olması için tek bir CIM taşıma belgesi düzenlenmesi zorunludur. CIM taşıma belgesinin yerini alacak başka bir belge de taşımayı CIM kapsamından çıkarır¹⁵⁸.

2.1.4.1.2. İçeriği

CIM taşıma belgesinin içeriği, CIM 1999 madde 7’de sayılmıştır. CIM taşıma belgesinde bulunması gereken zorunlu hususlar şunlardır: Düzenlendiği yer ve tarih, gönderenin adı ve adresi, taşıma sözleşmesini akdeden taşıyıcının adı ve adresi, c) bendinde belirtilen taşıyıcı değilse, eşyanın gerçekte teslim edildiği kişinin adı ve adresi, eşyanın teslim alındığı yer ve tarihi, teslim yeri, alıcının adı ve adresi, eşya cinsinin ve ambalaj türünün adı, tehlikeli eşyalar için, Tehlikeli Eşyaların Taşınması İçin Uluslararası Mevzuat RID’de öngörülen ifadesi, koli adedi ve parça eşyaların tanımlanması için gerekli özel numaralar ve işaretler, tam vagonla taşıma durumunda vagon numarası, kendi tekerlekleri üzerinde seyreden demiryolu aracı eşya olarak taşımaya verilmişse, numarası, ayrıca, intermodal taşıma ünitesi durumunda, kategorisi, numarası veya tanımlanmaları için gerekli diğer nitelikleri, eşyanın brüt ağırlığı veya başka şekillerde ifade edilen eşya miktarı, gümrük veya diğer idari makamlarca istenilen taşıma belgesine iliştirilmiş veya usulüne uygun şekilde belirtilmiş bir makamın nezdinde veya sözleşmede belirtilen bir organ nezdinde taşıyıcının tasarrufunda tutulmuş dokümanların detaylı dökümü, alıcı tarafından ödenmesi gerektiği ölçüde, taşımaya ait ücretler (taşıma ücreti, ek masraflar, gümrük vergileri ve sözleşmenin akdinden teslim kadar doğan diğer masraflar) veya, masrafların alıcı tarafından borçlanıldığını gösterir diğer tüm bilgiler, tüm aksi şartlara karşın, taşımanın işbu Tektip Kurallara tabi olduğuna dair bilgi.

CIM taşıma belgesi, bunların yanı sıra gerektiğinde bazı başka bilgileri de içerebilir. Bunlar: Birbirini takip eden taşıyıcılar tarafından yapılan taşıma durumunda, taşıma belgesine kaydına izin vermiş olması halinde, eşyayı teslim etmesi gereken taşıyıcı, gönderenin yüklendiği ücretler, eşyanın tesliminde tahsil edilecek rebursman, eşyanın beyan edilen değeri ve temsilde özel kıymeti temsil eden tutar, taşımanın gerçekleştirilmesi için kararlaştırılmış süre, kararlaştırılan güzergâh, nakliyeciyeye verilen § 1 n) bendinde belirtilmemiş belgelerin bir listesi, gönderenin vagon üzerine vurduğu mühürlerin adedi ve adına ilişkin kayıtları.

¹⁵⁸ Age. s. 66.

Ayrıca taraflar, taşıma belgesine yarar gördükleri her türlü kaydı da ekleyebilirler¹⁵⁹.

Taşıma belgesine yazılması gereken kayıtların yazılmamasından dolayı taşıyıcının maruz kaldığı zararlardan, giderlerden ve taşıma belgesinin düzenlenmesinden gönderen sorumludur.

2.1.4.1.3. İspat Gücü

CIM taşıma belgeleri, gönderen tarafından düzenlenen ve taşıyıcının uhdesine bırakılan, demir yolu ile eşya taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarını içeren yazılı bir irade beyanıdır. Hatta eşya ile birlikte CIM taşıma belgelerinin de taşıyıcıya teslim edilmesi gerekir¹⁶⁰.

CIM taşıma belgeleri aksi ispat edilinceye kadar; taşıma sözleşmesinin yapıldığına, bu sözleşmenin koşullarına, eşyanın taşıyıcıya iyi durumda teslim edildiğine dair karine oluşturur. Bu hususlar CIM taşıma belgesi vasıtası ile ispat edilebilir.

Her ne kadar CIM taşıma belgesi kıymetli evrak niteliğini haiz olmasa da eşya taşıma sözleşmesi yapıldığını ve bu sözleşmenin içeriğini ispat eder. Bu da CIM taşıma belgesinin en önemli ispat fonksiyonlarından birisidir¹⁶¹.

2.1.4.2. CIM/SMGS Taşıma Belgesi

OSJD¹⁶² üyesi ülkeler, demir yolu ile eşya taşırken CIM taşıma belgesi yerine SMGS adı verilen bir taşıma belgesi kullanırlar.

SSCB'nin yıkılması ve Avrupa'da yaşanan rejim değişiklikleri, doğu ve batı ülkeleri arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesini sağlamıştır. Ticari faaliyetler yürütülürken demir yolu ile eşya taşınması da sık başvurulmuş taşıma yollarından birisidir. OSJD üyesi ülkeler SMGS taşıma belgesini kullanırken, OTIF üyesi ülkelerin CIM taşıma belgesi kullanması taşıma hukukunda arzu edilen yeknesaklığı sağlamaz. Aksine CIM ve SMGS formatında farklı belgelerin düzenlenmesi

¹⁵⁹ Örneğin CIM taşıma belgesine eşlik etmesi için yükleme listesi düzenlenebilir. Yükleme listesi, CIM taşıma belgesinin hangi vagonla ilgili olduğunu yani vagon numarasını ve konteynerli taşımalarda eşyanın bulunduğu konteyner numarasını içerir. Bkz. Selminaz ADIGÜZEL 2019, age. s. 306.

¹⁶⁰ Sabih ARKAN 1987, age. s. 48.

¹⁶¹ Age. s. 48.

¹⁶² Organization for Co-operation of Railways/Organizatsija Sotrudnichjestva Jeleznych Dorog.

taşımanın gecikmesine ve hukuki belirsizliklerin ortaya çıkmasına sebep olur. İşte bu sebeplerle CIM/SMGS taşıma belgelerinin OSJD ve OTIF'e üye devletler arasında kullanılması kabul edilmiştir. Bu belge, CIM ve SMGS taşıma belgeleri ile aynı fonksiyona sahiptir¹⁶³.

CIM/SMGS taşıma belgesinin düzenlenmesi, içeriği ve ispat gücü CIM taşıma belgesine benzerlik gösterdiğinden bu konulara ilişkin yukarıda yapılan açıklamalar burada da geçerlidir.

2.1.5. Deniz Yolunda Kullanılan Taşıma Belgeleri

Deniz yolu ile eşya taşınması, eski zamanlardan beri tercih edilen bir yöntemdir¹⁶⁴. Deniz taşımacılığının tercih edilmesindeki en büyük etkenlerden birisi, tek seferde çok fazla miktarda yük taşınabilmesidir. Ancak bu taşıma yöntemi aynı zamanda riskli bir yöntemdir ve taşıyana büyük sorumluluklar yükler. Hem çokça tercih edilmesi hem de büyük riskler barındırması sebebiyle bu alanda pek çok düzenleme yapılmıştır. Deniz taşımalarına ilişkin olarak pek çok örf ve adet kuralı kabul edilmiş ve hatta bunlardan bazıları günümüzde dahi kabul görmeye ve uygulanmaya devam etmiştir. Bu denli tercih edilen ve riskler barındıran bir taşımada hem taşıyanın hem de taşıtanın¹⁶⁵ korunması ihtiyacı doğmuştur. Böylece taşıyanı ve taşıtanı koruyan hukuk kurallarının yeknesaklaştırılması amaçlanmıştır ve uluslararası alanda çeşitli konvansiyonlar kabul edilmiştir.

Deniz yolu ile eşya taşınmasına uygulanacak hukuk kurallarının yeknesaklaştırılması amacıyla düzenlenen ve Türkiye'nin de taraf olduğu konvansiyonlardan ilki Konişmentolu Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon'dur¹⁶⁶. Visby Kurallarına, Hamburg Kurallarına ve Rotterdam Kurallarına ise Türkiye taraf olmamıştır. Ancak TTK hükümleri hazırlanırken uluslararası bütünlüğün sağlanması amacıyla bu Konvansiyonlar da göz önünde bulundurulmuşlardır¹⁶⁷.

¹⁶³ Nuray EKŞİ 2020, age. s. 133.

¹⁶⁴ Deniz yolu ile yapılan her nev'i nakliyat, sevkiyat, seyahat ve gemilerin seyrüseferini tanzim eden ve bu işlere uygun düşen kaidelerin tümü deniz hukukunu ilgilendirir. Bkz. Mertol CAN 2003, age. s. 1; Erdoğan GÖGER 1965, age. s. 1.

¹⁶⁵ Terminoloji için bkz. 47. dipnot.

¹⁶⁶ Bu Konvansiyon, La Haye Kuralları olarak anılacaktır. Bkz. 21. dipnot. Konişmento hakkında bilgi verilirken La Haye Kuralları ve TTK'dan yararlanılacaktır.

¹⁶⁷ Nil KULA 2018, age. s. 30. Söz konusu Konvansiyonların tarihsel süreci hakkında bilgi almak için bkz. Turkey ÖZDEMİR 2005, age. s. 78 vd.

La Haye Kuralları, ulusal ve uluslararası taşıma sözleşmelerine uygulanabilir, yeter ki konişmentoyu akit devletlerden birisi düzenlemiş olsun. Bu durumda La Haye Kuralları uygulama alanı bulur. Çünkü söz konusu kurallar uluslararası taşımadaki yeknesaklığı değil, konişmentodaki yeknesaklığı hedefler¹⁶⁸. Visby Kurallarında ise ya konişmentonun akit devletlerden birinde hazırlanmış olması ya taşımanın akit devletlerden birinin limanından yapılması ya da hukuk seçimi yoluyla bu kurallara atıf yapılması veyahut bu kuralları iç hukuk haline getirmiş bir ülke hukukuna atıf yapılması aranır. Visby Kuralları akit devletten yapılan taşımaları uygulama alanına almıştır fakat akit devlete doğru yapılan taşımaları uygulama alanı dışında bırakmıştır¹⁶⁹. Hamburg Kurallarının uygulama alanı bulabilmesi için ise taşımanın, gönderme veya varma yeri akit devletlerden olan iki ayrı devletin limanlarında yapılmalıdır. Bu kurallarda eşya taşıma sözleşmesi ön planda tutulmuştur. Yine burada da konişmentonun akit devletlerden birinde hazırlanmış olması, hukuk seçimi yoluyla Hamburg Kurallarına atıf yapılması veyahut bu kuralları iç hukuk haline getirmiş ülke hukukuna atıf yapılması da aranır.

Eşya taşıma sözleşmeleri, deniz yolu ile taşımada navlun olarak karşımıza çıkar. Navlun sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyan), navlun karşılığında deniz yolu ile eşya taşımayı, diğer tarafın (taşıtan) navlun ödemeyi üstlendiği sözleşmedir¹⁷⁰. Eşya gereği gibi teslim edildiğinde, taşıma sözleşmesinden beklenen yarar da gerçekleşmiş olur¹⁷¹.

2.1.5.1. Konişmento

Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. Konişmento, eşyayı temsil eder. Uluslararası satış sözleşmelerinin finansmanını kolaylaştırır¹⁷².

¹⁶⁸ Age. s. 81.

¹⁶⁹ Age. s. 82.

¹⁷⁰ Erdoğan GÖĞER 1965, age. s. 17; Emine YAZICIOĞLU 2020, age. s. 331.

¹⁷¹ Hakan KARAN (2000), “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 20, Sayı 4, s. 154.

¹⁷² Yurdağül MERAL (2020), “Uluslararası Ticaret ve Elektronik Konişmentonun (BOLERO) Rolü”, *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 8(1), s. 172.

2.1.5.1.1. Düzenlenmesi

Konişmento, gönderenin isteği ile taşıyıcı tarafından düzenlenir. TTK madde 1228/2'ye göre tesellüm ve yükleme konişmentosu şeklinde konişmento düzenlenmesi mümkündür.

Tesellüm konişmentosu, taşınmak için teslim alınan ancak henüz gemiye yüklenmemiş olan eşya için taşıtanın izniyle düzenlenir¹⁷³.

Yükleme konişmentosu, eşya teslim alındığında verilmiş olan geçici makbuz ve tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında ve eşyanın gemiye alınması ile birlikte düzenlenen konişmento türüdür. Tesellüm konişmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklendiğine dair şerh düşülürse tesellüm konişmentosu yükleme konişmentosuna dönüşmüş olur.

Konişmento, kaptan, taşıyan veya kaptanın bu konuda yetkilendirdiği bir temsilcisi¹⁷⁴ tarafından taşıyanın ad ve hesabına düzenlenebilir. Yükletenin istediği kadar nüshada yükleme konişmentosu düzenlenir. Yükleten tarafından talep edilmezse konişmento düzenlenmesi zorunlu değildir.

Konişmento, nama emre veya hamile yazılı olarak da düzenlenebilir. Aksi kararlaştırılmamışsa taşıtanın isteği üzerine konişmento gönderilenin emrine veya sadece emre düzenlenir¹⁷⁵.

Birden fazla konişmento nüshası düzenlenmesi halinde bunlardan her biri eşyayı temsil fonksiyonunu haizdir¹⁷⁶.

¹⁷³ Tesellüm konişmentosu, pratikte şu şekilde kullanılır; taşıyan yükü teslim alır ve ambarda saklar. Gemi limana gelince de eşyayı hızlıca gemiye yükler. Yani yükü teslim alır almaz yüklemeyi gerçekleştirmez. Bu konişmento türü en az iki nokta arasında ve belirli tarifeli taşımalarda tercih edilir. Ancak bu konişmento türü, konişmentonun hamilinin eşyanın gemiye yüklenip yüklenmediğini, yüklendiyse ne zaman yüklendiğini veya eşyanın teslimden sonra zıyaa veya hasara uğrayıp uğramadığını bilmemesi nedenleriyle sakıncalıdır. Bu sakıncalar sebebiyle tesellüm konişmentosu, deniz aşırı taşımalarda ifa olarak kabul edilmez ve taşıtan tesellüm konişmentosunun iadesini ve yükleme konişmentosunun kendisine verilmesini talep edebilir. Emine YAZICIOĞLU 2020, age. s. 366; Hakan KARAN 2000, agm. s. 161.

¹⁷⁴ Temsil yetkisinin kaynağı kanun veyahut rızadır. Dolayısıyla kaptan tarafından yetki verilen bir kişinin konişmento düzenleyebilmesi için kaptanın kendisinin konişmento düzenleyememesi yani başka bir kişiyi yetkilendirmeye mecbur olması veya âdetin buna müsait olması gerekir. Bkz. Meltem Deniz GÜNER ÖZBEK (2012), “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Cilt 18, Sayı 3, s. 240.

¹⁷⁵ Bir sonraki başlıkta detaylı açıklama mevcuttur.

¹⁷⁶ Hakan KARAN 2000, agm. s. 160.

2.1.5.1.2. Niteliği

Konişmento, eşyayı temsil eden¹⁷⁷ kıymetli evrak¹⁷⁸ ve kıymetli evraklardan emtia senedi kategorisine girer. Eşyanın teslimini talep hakkı ile konişmentonun teslimi arasında sıkı bir ilişki vardır. Bu sıkı ilişki de konişmentonun kıymetli evrak niteliğini haiz olduğunu gösterir. Yani konişmento yoksa eşyanın teslimini talep hakkı da yoktur¹⁷⁹.

Konişmento hamilinin eşyayı talep hakkı, navlun sözleşmesinden bağımsızdır ve TTK'nın taşıyanın sorumluluğu hükümlerine başvurulur. Yani konişmento, yarı illi kıymetli evrak niteliğindedir¹⁸⁰.

Taşıyan, konişmentodan anlaşılan meşru hamile, konişmentonun kendisine ibraz edilmesi şartıyla eşyayı teslim etme borcu altındadır. Eşyanın teslimini ise ancak senedin meşru hamili talep edebilir ve bu hak senetten ayrı ileri sürülemez.

Kıymetli evrak niteliğini haiz olan konişmento, nama, emre ve hamile¹⁸¹ yazılı olarak düzenlenebilir.

Nama yazılı konişmentoda gönderilenin sadece ismi yazılır ve emrine kaydı senet metnine derc edilmez. Nama yazılı konişmento, temlik beyanı ve senedin teslimi ile devredilir. Kanunen emre yazılı olmadığından konişmentoya emre değildir kaydı düşülmesi zorunlu değildir.

Emre yazılı konişmento, emre veya gönderilenin emrine kayıtları yazılarak düzenlenir. Sadece emre kaydı varsa bu durumda konişmentonun yükleten emrine

¹⁷⁷ Konişmentonun eşyayı temsil edebilmesi için bazı şartların bir arada bulunması zorunludur. Bunlar; eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçmiş olması, konişmentonun usulüne uygun olarak devredilmiş olması, konişmentonun usulüne uygun devredildiği anda taşıyanın eşya üzerinde zilyetliğinin de devam ediyor olmasıdır. Ancak konişmentonun devredildiği anda taşıyanın eşya üzerindeki zilyetliğinin de mevcut olması şartına ilişkin olarak doktrinde iki farklı görüş bulunur. Mutlak teori görüşüne göre, taşıyanın bir defa eşyaya zilyet olması yeterlidir, süreklilik aranmaz. Temsil teorisi görüşüne göre ise taşıyanın eşya üzerindeki zilyetliğinin sürekli olması temsil işlevi açısından zorunludur. Bkz. Emine YAZICIOĞLU 2020, age. s. 383.

¹⁷⁸ Benzer yönde, Hakan KARAN 2000, agm. s. 155; Erdoğan GÖĞER 1965, age. s. 125; Burak ADIGÜZEL 2009, agm. s. 92. Özdemir'e göre ise taraflar konişmentoyu kıymetli evrak olarak düzenlerlerse konişmento bağımsızlaşır ve devredilirse esaslı delil haline gelir. Ancak konişmentonun bağımsızlaşmaması gerekir, esas olan taşıma sözleşmesi ile birlikte değerlendirilmesidir. Bkz. Turkey ÖZDEMİR 2005, age. s. 88; Meltem Deniz GÜNER ÖZBEK 2016, agm. s. 236.

¹⁷⁹ Hakan KARAN 2000, agm. s. 157.

¹⁸⁰ Emine YAZICIOĞLU 2020, age. s. 374. Aksi görüşe göre ise konişmento, dayanağı olan navlun sözleşmesinden bağımsız değildir. Dolayısıyla konişmento, yarı illi değil, tam illi kıymetli evraktır. Bkz. Turkey ÖZDEMİR 2005, age. s. 87. Başka bir görüşe göre ise konişmento, navlun sözleşmesinden veyahut sözleşme hükümlerinden bağımsız olsa dahi yükün teslim alındığı ve yüklendiği sebebinden soyutlanamadığı için illi kıymetli evraktır. Bkz. Huriye KUBİLAY (2018), "Elektronik Konişmento Uygulamasındaki Güncel Gelişmeler", *DEHUKAMDER*, Cilt 1, Sayı 1, s. 35.

¹⁸¹ Özdemir'e göre konişmento, hamiline düzenlenemez. Senette isim yok ise gönderenin emrine düzenlendiği kabul edilmelidir. Bkz. Turkey ÖZDEMİR 2005, age. s. 88.

düzenlendiği varsayılır¹⁸². Emre yazılı konişmento, ciro ve zilyetliğin geçirilmesi yoluyla devredilir. Ancak ciro ile hakkın devri ve teşhis fonksiyonları gerçekleşse de teminat fonksiyonu yoktur. Yani konişmento hamiline karşı sadece taşıyan sorumludur ve cirantalara gidilemez¹⁸³.

Hamile yazılı konişmento, senette gönderilen olarak kimsenin adının yazmadığı ve emre kaydı da olmayan konişmentodur. Senedin teslimi konişmentonun devri için yeterlidir.

2.1.5.1.3. İçeriği

Konışmentonun içeriğinde olması gerekenler unsurlar TTK madde 1228 ve madde 1229'da düzenlenir. TTK madde 1228, konişmentonun zorunlu unsurlarını düzenlerken; madde 1229, zorunlu olmayan unsurları düzenler. Bir belgenin, konişmento sayılabilmesi için TTK madde 1228'deki unsurlara sahip olması yeterlidir; 1229'daki unsurların olmaması konişmentonun niteliğini etkilemez. Yani 1228'deki zorunlu unsurların bulunması o kadar önemlidir ki düzenlenen belgede, konişmento ibaresi geçmese dahi belge konişmento niteliğini yine de haiz olur.

Konışmentoda bulunması gereken zorunlu unsurlar: Navlun sözleşmesinin yapıldığını ispatlaması, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini göstermesi, taşıyanın ibrazı karşılığında eşyayı teslim ile yükümlü olduğunun anlaşılmasıdır.

Konışmentoda bulunması zorunlu olmayan unsurlar: Yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını¹⁸⁴, eşyanın haricen belli olan hal ve durumunu¹⁸⁵, taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve işletme

¹⁸² Meltem Deniz GÜNER ÖZBEK 2016, agm. s. 237.

¹⁸³ Emine YAZICIOĞLU 2020, age. s. 374.

¹⁸⁴ Taşıyan, bu fıkra da sayılan unsurları, taşıyanın beyanına göre doldurur. Taşıyanın eğer taşıyanın beyanları ile ilgili TTK madde 1239/1'deki sebeplere ilişkin bir çekincesi varsa bu çekinceyi konişmentoya yazmalıdır.

¹⁸⁵ Taşıyan, taşıyanın beyanları ile bağlı değildir, eşyanın durumunu gerçeğe uygun olarak belirtmelidir. Konişmento, aksi bir kayıt içermiyorsa bu durumda eşyanın iyi durumda olduğuna ilişkin karinenin var olduğu kabul edilir.

merkezini¹⁸⁶, kaptanın adı ve soyadını, geminin adını ve tabiiyetini, taşıtanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını, taşıtan tarafından bildirilmişse gönderilenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını, navlun sözleşmesine göre yükleme limanını ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarihi, navlun sözleşmesine göre boşaltma limanını veya buna ilişkin talimat alınacak yeri, konişmentonun düzenlendiği yer ve tarihi, taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzasını¹⁸⁷, navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarını¹⁸⁸, navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmamışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süreyi, sorumluluk sınırlarını genişleten her şartı, taraflarca uygun görülen diğer kayıtları içerir.

2.1.5.1.4. İşlevi ve İspat Gücü

Taşıyan, navlun sözleşmesi ile birlikte taşıtana ait olan eşyayı bir yerden başka bir yere götürmeyi taahhüt eder. Yükletenin talep etmesi durumunda da taşımayı taahhüt ettiği eşya için konişmento düzenler¹⁸⁹.

Konişmento, navlun sözleşmesinin mevcudiyetini ispatlar.

Konişmento, kendisinde belirtilen cins, miktar ve durumdaki eşyanın taşıyanca teslim alındığını ispatlar. Tesellüm konişmentosunun mevcut olduğu durumlarda, eşyanın taşıyanca konişmentoda beyan edildiği gibi teslim alındığı karinesi işlerlik kazanır. Yükleme konişmentosunun mevcut olduğu durumlarda ise eşyanın konişmentoda beyan edildiği şekilde gemiye yüklenmiş olduğu karinesi işlerlik kazanır. Bu karinelerin işlerlik kazanmasını istemeyen taşıyan, konişmentoya gerekçeli bir çekince koymak zorundadır.

Taşıyanın eşyayı taşıma, sonra da varma limanında konişmentoya göre yetkili şahsa teslim etme taahhüdünü ispatlar. Konişmentoya eşyanın teslim alındığı şerh düşülür ve taşıyana teslim edilir; böylece taşıyan da eşyayı meşru hamile teslim eder.

¹⁸⁶ Bu unsurun konişmentoda olmaması halinde taşıyan belirlenirken TTK madde 1238 hükmünden yararlanır.

¹⁸⁷ Bu unsur konişmentonun geçerliliği için şarttır. Bu imza, TTK madde 1526/2 düzenlemesine uygun olarak atılabilir.

¹⁸⁸ Bu kayıt navlun veya sürastarya ücretinin talep edilebilmesi için gereklidir. Sürastarya, sözleşmede kararlaştırılması durumunda eşyanın yükletilmesi veya boşaltılması için yükleme veya boşaltma süresinden fazla beklenilmesidir. Sürastarya süresi için taşıyana sürastarya parası ödenir.

¹⁸⁹ Taşıyan sıfatının kazanılması, konişmento düzenlemiş olmanın değil, eşyayı taşımayı taahhüt etmiş olmanın sonucudur. Bkz. Emine YAZICIOĞLU 2020, age. s. 375.

2.1.5.2. Deniz Yük Senedi ve Diğer Yük Senetleri

Deniz yolu ile gerçekleştirilen hemen her taşıma için konişmento düzenlenmesi artık olağan bir durum haline gelmiştir. Ancak teknolojinin gelişmesi ile birlikte değişen Şartlar karşısında konişmento düzenlenmesi, taşımayı ve navlun sözleşmesinin taraflarını korumayı her zaman sağlayamayabilir. Őöyle ki, gemilerin günümüzde artık çok daha hızlı olması, taşıma süresini kısaltmıştır. Hatta yle ki posta yolu ile gönderilene yollanan konişmentodan daha kısa bir sürede geminin boşaltma limanına varması da sık sık karşılaşılan bir sorun haline gelmiştir. Eşyanın teslimini talep hakkının konişmentoya sıkı bir Şekilde bağlı olması ise eşyanın teslimini bir hayli geciktirmiş, zorlaştırmış ve her iki tarafı da sıkıntıya sokmuřtur¹⁹⁰.

Eşyanın konişmentodan önce boşaltma limanına varması durumunda taşıyanın eşyayı nasıl teslim edeceği konusunda uygulamada çözümler bulunmaya çalışılmıştır. Örneğin taşıyan, konişmentosuz teslimden kaçınabilir ve eşyayı depolayabilir. Ya da gönderilenin banka garantisi göstermesi sonucunda konişmentosuz teslim yapabilir¹⁹¹.

Konişmentonun yukarıda bahse konu edilen sakıncaları sebebiyle deniz taşımalarında kullanılacak yeni bir ispat belgesi düzenlenmesi ihtiyaı doğmuştur. Bu belgelere deniz yk senedi denir. Deniz yk senetlerine taşıyanlar tarafından işlerlik kazandırılmıřtır¹⁹².

TTK, diğer denizde taşıma senetleri kenar başlıklı 1242. maddesi ile deniz yk senetlerini düzenleme altına almıştır. Buna göre, taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturur; ancak bu karinenin aksi ispatlanabilir. Yani eşyanın teslim alındığını göstermek amacıyla düzenlenen senet konişmento değilse eşyayı temsil eden kıymetli evrak da değildir. Deniz yk senetleri, taşıma sözleşmesine ve eşyanın taşıyanca senette yazılı Şekilde teslim alındığına dair adi karine oluştururlar. Deniz yk senetleri kıymetli evrak olmadığından iyi niyetle de iktisap edilemezler¹⁹³.

¹⁹⁰ Emine YAZICIOğLU 2020, age. s. 384.

¹⁹¹ Age. s. 384.

¹⁹² CMI, deniz yk senetlerinde yeknesaklık sağlamak amacıyla 1990 yılında Deniz Yük Senetleri Hakkında Tertip Kurallarını kabul etmiştir. Emine YAZICIOğLU 2020, age. s. 385.

¹⁹³ Age. s. 385.

Deniz yük senedi kıymetli evrak niteliğini haiz olmadığından ciro edilmesi de mümkün değildir. Ayrıca deniz yük senedinde yükün teslimini talep hakkı, konişmentodan farklı olarak deniz yük senedinin zilyetliğine de bağlı değildir. Bunlar da konişmento ile arasındaki temel farklılıklardır¹⁹⁴.

Konişmento yerine deniz yük senedinden başka gemi teslim talimatları ve elektronik konişmento da düzenlenebilir¹⁹⁵.

Gemi teslim talimatı, yükün daha denizdeyken farklı alıcılara satılmasına imkân veren bir belgedir¹⁹⁶. Bu belge de taşıma sözleşmesinin varlığını ve eşyanın belgede yazıldığı şekilde teslim alındığını gösteren adi karine niteliğine sahiptir¹⁹⁷.

Elektronik konişmento, teknolojinin gelişmesi ile birlikte hızlanan taşımalarda ortaya çıkan ihtiyaçlara çözüm bulunması amacıyla ortaya çıkmıştır. E-konişmento da denilen elektronik konişmento, kâğıt konişmento ile aynı hukuki statüye ve işlemlere sahiptir. TTK madde 1526/2, elektronik konişmento düzenlenmesine cevaz verir. Bu konişmento türü de kâğıt konişmentonun ispat ettiği hususlar açısından delil niteliğini haizdir. Ayrıca elektronik konişmentonun kâğıt konişmentoya dönüştürülmesi de mümkündür¹⁹⁸.

Elektronik konişmento, daha az maliyetli ve daha güvenli olduğu için ticaret hayatında daha sık kullanılmaya başlanmıştır. ESS CargoDocs ve Bolero¹⁹⁹ Bill of Landing (BBL) uygulamada karşımıza çıkan elektronik taşıma belgelerindedir.

2.1.6. Hava Yolunda Kullanılan Taşıma Belgeleri

Taşıma türleri açısından kullanılan en yeni yol olan hava yolu taşıması, uçağın icadı ve uçak teknolojisinin geliştirilmesiyle beraber kullanılmaya başlanmıştır. Ancak söz konusu taşımanın kendine has özelliklerinin bulunması, son

¹⁹⁴ Hacı KARA (2006), “Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder”, *Legal Hukuk Dergisi*, Cilt 4, Sayı 37, s. 74.

¹⁹⁵ Meltem Deniz GÜNER ÖZBEK 2016, agm. s. 234.

¹⁹⁶ Agm. s. 234.

¹⁹⁷ Agm. s. 240.

¹⁹⁸ Huriye KUBİLAY 2018, agm. s. 36.

¹⁹⁹ Elektronik konişmento ticaret hayatında daha sık kullanılmaya başlanışsa da kullanımı istenilen seviyelere ulaşamamıştır. BOLERO projesinin istenilen seviyelere ulaşamamasının sebeplerinden birisi, bankacılık sektörünün teminat ve ödemeler için kâğıt konişmento talep etmesidir. Bir diğer etken ise elektronik konişmentonun ilk kez düzenlendiği Rotterdam Kurallarının henüz yürürlüğe girmemesi ve dolayısıyla da ülkelerin alt yapılarının elektronik konişmento için müsait olmamasıdır. Ayrıca bu sistemin dışa kapalı olması ve üyelik sisteminin bulunması daha az tercih edilmesine yol açmış ve böylece e-konişmento istenilen ölçüde yaygınlaşmamıştır. Bkz. Huriye KUBİLAY 2018, agm. s. 35 vd.; Yurdağül MERAL 2020, agm. s. 171.

derece hızlı bir taşıma türü olması²⁰⁰ ve hızlı bir gelişim göstermesi mevcut hukuk kurallarının hava yolu taşımasında karşılaşılan sorunlara uygun çözümler ortaya koyamamasına sebebiyet vermiştir. Bu sebeple de tüm taşıma türlerinde olduğu gibi hava yolu taşımalarında da ortak ve hava yolu taşımasının karakteristik özelliklerine uygun bir hukuk düzeni kurulması ihtiyacıyla uluslararası alanda çeşitli konvansiyonlar düzenlenmiştir. Bu konvansiyonlar, hava yolu taşımalarında ortaya çıkabilecek sorunlar açısından yeknesak kurallar öngörerek ihtilaflara çözüm bulunmasını amaçlamışlardır.

Hava yolu taşıması açısından temel ve en eski düzenlemelerden birisi Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme'dir²⁰¹. Söz konusu konvansiyon süreç içerisinde pek çok değişikliğe uğramıştır²⁰². Şuan Varşova Konvansiyonunun yerini ülkemizin de taraf olduğu Montreal Konvansiyonu²⁰³ almıştır. Bu Konvansiyon hava yolu ile gerçekleştirilen yolcu ve eşya taşımalarına ilişkin olarak yeknesak hukuk kuralları ortaya koyar²⁰⁴.

Hava yolu ile eşya taşımanın tercih edilmesinin en önemli sebeplerinden birisi bu taşıma türünün hızlı olmasıdır. Bazı tür eşyaların zamanında teslim edilememesi durumunda ifanın önemi kalmayabilir. İşte bu tür eşyaların taşınması söz konusu olduğunda hava yolu taşıması tercih edilir²⁰⁵.

²⁰⁰ Hava yolu taşımasının tercih edilmesindeki en büyük sebep, taşımanın hızlı gerçekleştiriliyor olmasıdır. Bkz. Bülent SÖZER (2013), "Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu" *İstanbul Barosu Dergisi*, Cilt 87, Sayı 3, s. 61.

²⁰¹ Kısaca Varşova Konvansiyonu olarak anılacaktır. Bkz. 26. dipnot. Bu Konvansiyonu diğer Konvansiyonlardan ayıran özelliklerden birisi, söz konusu konvansiyonun yolcu, bagaj ve eşya taşımalarını tek bir hukuk metni olarak düzenlemesidir.

²⁰² Ayrıntılı açıklama için bkz. Bülent SÖZER (2001), "Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 21, Sayı 1, s. 141 vd.

²⁰³ Montreal Konvansiyonundaki maddeler ele alınırken Ciğer'in alternatif çevirisi dikkate alınmıştır. Bkz. Selim CİĞER (2020), "Uluslararası Hava Yolu Taşımasına İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu) – Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 69(2). 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunda zaman için yapılan değişikliklerin başarısız olması sebebiyle yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur ve böylece Montreal Konvansiyonu yapılmıştır. Bkz. Güneş Karol IŞIKLAR (2018), *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, s. 49.

²⁰⁴ Ancak uygulamada kimi zaman Varşova Konvansiyonunun mu yoksa Montreal Konvansiyonunun mu uygulanması gerektiği konusunda sorunlar ortaya çıkar. Bu Konvansiyonlardan hangisinin uygulanacağını belirlemenin de büyük önem taşıyor. Önce yeni tarihli olan Montreal Konvansiyonunun uygulanıp uygulanamayacağı irdelenir. Bu Konvansiyonun uygulanmaması durumunda ise Varşova Konvansiyonu hükümleri uygulanır. Meltem Deniz GÜNER ÖZBEK (2016), "Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı", *TBB Dergisi (123)*, s. 345.

²⁰⁵ Bülent SÖZER (2013), agm. s. 61.

Montreal Konvansiyonu, ücret karşılığında ve hava aracı²⁰⁶ ile gerçekleştirilen eşya taşımalarında uygulama alanı bulur. Hava yolu işletmeleri tarafından gerçekleştirilen hatır taşımaları da söz konusu Konvansiyon hükümlerine tabidir²⁰⁷.

Montreal Konvansiyonu, iki taraf Devlet topraklarında gerçekleşen taşımalarda uygulama alanı bulur. Taşımanın taraflarından sadece birisinin Konvansiyona taraf devletlerden olması durumunda da Konvansiyon uygulama alanı bulur. Taşıma, tek bir taraf devlet topraklarında gerçekleştiriliyorsa konvansiyon açısından uluslararası taşıma gerçekleşmiş olmaz. Taşımanın Konvansiyona tabi olabilmesi için en azından Konvansiyona taraf devletlerden birisinin ülkesinde başlayan taşımanın, aynı ülke sınırlarında bitecek olsa dahi başka ülkede durak yerinin olması gerekir.

2.1.6.1. Hava Yük Senedi (Air Waybill)

Hava yük senedi, hava yolu ile yük taşınmasına dair verilen bir belgedir. Ancak bu belgenin düzenlenmemesi eşya taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemez. Hava yük senedi düzenlenmemiş olsa dahi geçerli bir eşya taşıma sözleşmesi vardır²⁰⁸. Hatta yapılacak taşımanın kaydını muhafaza eden başka bir belgenin verilmesi de hava yük senedi yerine geçebilir.

Hava yük senedi, eşya taşıma sözleşmesi uyarınca gönderenden teslim alınan eşyanın hak sahipliğini ve taşıma sözleşmesini belgelendirmesi açısından önemli bir ispat fonksiyonuna sahiptir. Eşyanın hasarı veya zıyı halinde temel ispat aracı olarak kullanılır. Yani hava yük senedi sorumluluk tespiti açısından çok önemlidir²⁰⁹.

²⁰⁶ TSHK madde 3'te hava aracı, havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü araç şeklinde tanımlanmıştır. Kabul Tarihi: 14/10/1983 Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih: 19/10/1983 Sayı: 18196 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 22.

²⁰⁷ Varşova/La Haye sistemine ait kuralların uygulanabilmesi için ise taşımanın ücret karşılığında yapılıyor olması şartı aranmıştı. Söz konusu ücretin mutlaka nakit ve peşin para olması gerekliliği de yoktu. Hatta taşıma ücretinin taraflardan biri tarafından ifa edilmesi de şart değildi, üçüncü bir kişinin de söz konusu edimi ifa etmesi taşımanın ücretli yapıldığını gösterirdi. Ancak ücret alınmadan yapılan taşımanın hava yolu işletmesi tarafından gerçekleştirilmesi durumunda Konvansiyon hükümleri yine uygulama alanı buluyordu. Bülent SÖZER (1977), "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları" *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 9, Sayı 1, s. 394.

²⁰⁸ Bu durumda taraflardan birisi hava yük senedi düzenlenmemiş olsa bile başka herhangi bir şekilde eşya taşıma sözleşmesi yapılmış olduğunu ispat edebilir.

²⁰⁹ Turkey ÖZDEMİR 2005, age. s. 54.

Gönderen gerekirse refakat belgelerine benzer belgeleri taşıyıcıya verebilir; ancak burada refakat belgelerinden farklı olarak taşıyıcının bunlardan doğabilecek herhangi bir yükümlülük veya sorumluluğu yoktur.

Lahey Protokolünde²¹⁰ hava yük senedinin ciro yoluyla devredilebilen bir senet olarak düzenlenebileceği öngörülmüştü. Bu durum hava yük senedinin kıymetli evrak niteliğini haiz olup olmadığı hususunda doktrinde fikir ayrılığına yol açmıştır. Bir görüş, hava yolu taşımaları, kısa süreli olduğu için hava yük senetlerini kıymetli evrak olarak değerlendirmenin uygulamada sakıncalı olabileceğini savunurken²¹¹; diğer bir görüş ise söz konusu Konvansiyon ve toplantılarda hava yük senedinin kıymetli evrak özelliğine ilişkin net bir tavrın olmadığını, dolayısıyla tarafların iradeleriyle hava yük senedini kıymetli evrak şeklinde düzenleyebileceklerini savunmuşlardır. Ancak Montreal Konvansiyonu ile birlikte hava yük senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenemeyeceği ilgili hükümlerin kaldırılmasıyla kabul edilmiştir²¹².

2.1.6.1.1. Düzenlenmesi

Hava yük senedinin kimin tarafından düzenleneceğine dair TSHK'da ve Montreal Konvansiyonunda uyum yoktur. Montreal Konvansiyonuna göre hava yük senedi gönderen tarafından düzenlenir. TSHK'da ise hava yük senedinin taşıyıcı tarafından düzenleneceği öngörülmüştür. Kanunumuzda söz konusu ayrıma neden gidildiğine ilişkin net bir cevap yoktur²¹³.

Hava yük senedinin şekline ilişkin herhangi bir düzenleme yoktur. Taşıyıcı veya gönderen, hava yük senedini dilediği gibi düzenler. Uygulamada genellikle IATA tarafından düzenlenmiş standart hava yük senetleri kullanılır²¹⁴.

Hava yük senedi her biri asıl olan üç parça olarak düzenlenir²¹⁵. İlk parçaya taşıyıcı için yazılır ve gönderen tarafından imzalanır. İkinci parçaya gönderilen için

²¹⁰ Varşova Konvansiyonu, 1955 yılında Lahey Protokolü tarafından tadil edilmiştir.

²¹¹ Bülent SÖZER (2009), *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, Genişletilmiş 2. Bası, Vedat Yayıncılık, İstanbul, s. 280.

²¹² Turkey ÖZDEMİR 2005, age. s. 56; Bülent SÖZER 2009, age. s. 281. Varşova Konvansiyonununun 15. maddesinin 3. fıkrası, bu konvansiyondaki hiçbir hüküm, ciro edilebilir hava yük senedi düzenlenmesine engel değildir, şeklinde iken bu hüküm, Montreal Konvansiyonuna alınmamıştır. Bu durum da hava yük senedinin kıymetli evrak niteliğinde düzenlenmesinin tercih edilmediğini gösterir.

²¹³ Age. s. 267. Uygulamada ise hava yük senedi genellikle taşıyıcı tarafından hazırlanır ve gönderene verilir. Bkz. Turkey ÖZDEMİR 2005, age. s. 54.

²¹⁴ Bülent SÖZER 2009, age. s. 265.

²¹⁵ TSHK'da üç nüsha şeklinde belirtilmişse de bu nüshaların her biri orijinal nüshadır.

yazılır ve taşıyıcı ve gönderen tarafından imzalanır. Üçüncü parça ise taşıyıcı tarafından imzalanır ve yükün teslimünden sonra gönderene verilir.

Taşıyıcının ve gönderenin hava yük senedi üzerindeki imzası baskı veya mühür kullanılarak da atılabilir²¹⁶.

Hava yük senedinin Montreal Konvansiyonuna göre gönderen tarafından düzenleneceğinden yukarıda bahsetmiştik. Ancak hava yük senedi, gönderenin isteği ile taşıyıcı tarafından da düzenlenebilir. Bu durumda taşıyıcının göndereni temsilen hareket ettiği varsayılır. Taşıyıcının hava yük senedini düzenlemesi durumunda, taşıyıcı ile gönderen arasındaki ilişkinin bir vekâlet akdine dayandığı doktrinde kabul edilir. Gönderen, hava yük senedini taşıyıcının düzenlemiş olduğu durumlarda da bu belgedeki eksik ve hatalardan sorumlu olur; ancak bu durumda taşıyıcıya, aralarındaki vekâlet ilişkisine dayanarak rücu etme imkânı bulunur²¹⁷.

Hava yolu ile gerçekleştirilen taşımada, aynı gönderene ait birden çok paket taşınacak ise taşıyıcı, gönderenden ayrı hava yük senetleri düzenlemesini isteyebilir.

2.1.6.1.2. İçeriği

Montreal Konvansiyonuna göre hava yük senedi veyahut yük makbuzunun içeriğinde şunlar bulunmalıdır: Kalkış ve varış yerlerine ilişkin bilgi, eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Taraf Devlet toprakları içerisindeyse ve başka bir Devlet toprakları içerisinde bulunan bir veya birden fazla kararlaştırılmış durak yeri varsa, bu durak yerlerinden en az bir tanesine ilişkin bilgi, yükün ağırlığına ilişkin bilgi.

TSHK madde 110'a göre ise hava yük senedinde: Hava yük senedinin numarası ile düzenlendiği gün ve yer, taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi, gönderenin adı soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi, gönderilenin adı soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi, kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri, yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı, özel olarak beyan edildiği takdirde değeri, taşıma ücreti ve ödeme şartları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt, gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler, taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

²¹⁶ Hem taşıyıcı hem de gönderen tarafından imzalanan hava yük senedi, eşya taşıma sözleşmesinin içeriğine de karine teşkil eder. Bkz. Turkey ÖZDEMİR 2009, age. s. 55.

²¹⁷ Bülent SÖZER 2009, age. s. 266.

2.1.6.1.3. İspat Gücü

Hava yük senedi, eşya taşıma sözleşmesinin yapıldığına, yükün teslim alındığına ve taşımanın tabi olduğu hükümlere karine oluşturur.

Hava yük senedi aynı zamanda taşınan eşyanın ağırlığına, ebadına ve paketlenmesine ve paketlerin sayısına dair belirtilen hususların doğruluğuna da karine teşkil eder²¹⁸. Ancak eşyanın adedine, hacmine ve durumuna ilişkin hususların taşıyıcıya karşı delil teşkil edebilmesi için bunların gönderen huzurunda taşıyıcı tarafından kontrol edilmesi ve bunun hava yük senedinde belirtilmesi gerekir.

Taraflar, hava yük senedinde yazılandan başka şartlar olduğunu veya senette bulunan şartların değiştirilmiş olduğunu her türlü delille ispatlayabilirler²¹⁹.

²¹⁸ Burada hava yük senedinin her iki tarafça imzalanması şart değildir. Sadece taşıyıcının imzaladığı hava yük senedi de karine niteliği taşır. Burak ADIGÜZEL 2021, age. s. 117.

²¹⁹ Bülent SÖZER 2009, age. s. 278.

BÖLÜM III

TAŞIMA BELGELERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ

Bu bölümde, taşıma belgelerindeki beyanlardan kimlerin sorumlu olduğu, bu belgelerin hasarı veya zıyaı halinde kimlere başvurulabileceği ve sorumlu olan kişilerin sorumluluktan kurtulup kurtulamayacağı, kurtulacaksa bunun hangi şartlar altında mümkün olabileceği gibi konular incelenecektir.

3.1. KARA YOLU TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ

Taşıma senedinden ve refakat belgelerinden doğan sorumluluk ve sorumluluktan kurtuluş hallerine ilişkin verilen bilgiler, e-CMR ve yük senedine de mahiyetlerine uygun düştüğü nispette uygulanırlar.

3.1.1. Taşıma Senedinden Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri

Taşıma senedinde yer alan beyanlar sebebiyle hem taşıyıcı hem de gönderen sorumludur. Bu başlık altında incelenecek sorumluluk ve sorumluluktan kurtuluş hallerine ilişkin bilgi verilirken her ne kadar taşıma senedi ifadesi kullanılacaksa da yapılan açıklamalar yük senedi için de geçerlidir.

3.1.1.1. Taşıyıcının Sorumluluğu

Taşıyıcı, taşıma senedine, CMR madde 6/1-k'da düzenlenmiş olan CMR beyanını eklemek zorundadır. Eğer CMR beyanı taşıma senedinde yer almazsa bu eksiklikten taşıyıcı sorumludur²²⁰.

Taşıyıcının bu beyanın eksikliğinden sorumlu tutulabilmesi için talep hakkı sahibi ile arasında tazminat hakkı veren hukuki bir ilişkinin var olması gerekir. Yani

²²⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. 100. dipnot.

taşıyıcı ile CMR beyanının taşıma senedinde olmaması sebebiyle zarar gören talep hakkı sahibi arasında eşya taşıma sözleşmesi yapılmış olmalıdır²²¹.

Taşıma senedinde CMR beyanının olmaması sebebiyle taşıyıcının sorumlu tutulması için aranan bir diğer şart da talep hakkı sahibinin zarara uğramış olmasıdır. Talep hakkı sahibi söz konusu zararının varlığını ve zararının miktarını ispat ederse taşıyıcı bu zararı tazmin etmek zorundadır²²².

Taşıyıcının CMR beyanının eksikliğinden sorumlu tutulabilmesi için aranan bir diğer şart ise uygun illiyet bağının varlığıdır. Yani burada, taşıyıcının kusurlu olmasına gerek yoktur; CMR beyanının eksikliği sebebiyle talep hakkı sahibinin zarara uğramış olması yeterli görülmüştür²²³.

Taşıyıcı, uygun illiyet bağına kesen sebeplerden birinin varlığını ispat edebilirse sorumluluktan kurtulabilir. Burada özel bir kurtuluş hali düzenlenmemiştir. Mücbir sebep, zarar görenin hukuka aykırı davranışı veya üçüncü kişinin kastını ispat edebilen taşıyıcı, sorumluluktan ispat ettiği ölçüde kurtulur²²⁴.

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin herhangi bir sınır öngörülmemiştir. Taşıyıcı, talep hakkı sahibinin uğradığı tüm zararı karşılamak zorundadır²²⁵.

Taşıyıcı ayrıca eşyanın taşıta yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması aşamalarından da sorumludur. Taşıyıcı, gönderenin bu aşamalar sebebiyle uğradığı zararlardan da sorumludur²²⁶.

3.1.1.2. Gönderenin Sorumluluğu

Taşıma konusu eşyaya ilişkin olan özellikli bilgiler gönderenin uhdesindedir. Dolayısıyla taşıma senedinde eşya ile alakalı olan bilgilerin birçoğu gönderen tarafından temin edilir²²⁷. Taşıyıcı da gönderenin verdiği bilgilere göre hareket eder, taşımadan doğan sorumluluğunu sigorta ettirir ve eşyayı bu beyanlara göre taşır. Gönderen, bu bilgileri tam ve doğru olarak taşıyıcıya bildirmek ve taşıma

²²¹ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 191 vd.

²²² Age. s. 192.

²²³ Age. s. 193.

²²⁴ Age. s. 193.

²²⁵ Age. s. 193.

²²⁶ Age. s. 233.

²²⁷ Söz konusu bilgiler gönderen tarafından tedarik edilmese dahi gönderenin sorumluluğu devam eder. Yani bu bilgilerin eksik ve hatalı olması, gönderenin sorumluluğu için yeterlidir. Taşıma senedi, gönderenin talebi üzerine taşıyıcı tarafından düzenlenmiş olsa dahi sonuç değişmez; taşıyıcının göndereni temsilen hareket ettiği kabul edilir. Bu karine, adi karinedir. Aksi gönderen tarafından her zaman ispatlanabilir ve böylece gönderen sorumluluktan kurtulur. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 190 vd.; Engin ERDİL 2020, age. s. 125.

senedine geçirtmek zorundadır. İşte gönderenin bu sorumluluğu da eşya taşınmasını fazlasıyla etkileyen bu bilgilerin eksik ve yanlış olmasından kaynaklanmaktadır²²⁸.

Gönderenin taşıma senedindeki bilgilerin eksik ve yanlış olması sebebiyle sorumlu tutulabilmesi için taşıyıcının sorumluluğunda olduğu gibi taşıyıcı ile arasında tazminat hakkı veren bir hukuki ilişkinin olması gerekir. Yani gönderen ve taşıyıcı arasında eşya taşıma sözleşmesi var olmalıdır²²⁹.

Gönderenin taşıma senedindeki bilgileri eksik veya hatalı vermesi sebebiyle zarara uğrayan taşıyıcı yerine taşıyıcının adamları, diğer talep hakkı sahipleri veya üçüncü kişiler gönderene karşı herhangi bir talepte bulunamazlar veyahut CMR'ye dayanarak gönderen aleyhine dava açamazlar. Zira bu kişiler ile gönderen arasında tazminat hakkı doğuran hukuki bir ilişki yani eşya taşıma sözleşmesi mevcut değildir. Bu kişiler ancak TBK madde 49 yani haksız fiil hükümlerine dayanabilirler. Bu kişiler, zararlarının tazmini için taşıyıcıya başvururlarsa ve taşıyıcı da söz konusu zararı tazmin ederse tazmin ettiği tutarı gönderene rücu edebilir²³⁰.

Gönderenin sorumluluğu için aranan bir diğer unsur ise taşıma senedinin düzenlenmiş olması gerekliliğidir.

Taşıyıcının gönderenin sorumluluğuna gidebilmesi için zarara uğramış olması da şarttır. Taşıyıcı zararının varlığını ve miktarını ispat etmelidir. Aksi takdirde gönderen zararı tazmin etmek zorunda değildir²³¹.

Gönderenin sorumluluğunda aranan bir diğer unsur, uygun illiyet bağının varlığıdır. Gönderenin zarara yol açan fiilinin kusurlu olması gerekmez, uygun illiyet bağının varlığı yeterlidir²³².

Gönderen, uygun illiyet bağı kesen sebepler ile bu sorumluluktan kurtulabilir. Yani özel bir sebebin varlığı gerekmez. Mücbir sebep, zarar gören taşıyıcının ağır kusuru²³³ ve üçüncü kişilerin kastı illiyet bağının kesilmesi için

²²⁸ Özlem TÜZÜNER 2012, agm. s. 181; Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 184.

²²⁹ Age. s. 185.

²³⁰ Age. s. 185.

²³¹ Age. s. 188.

²³² Age. s. 189.

²³³ Her ne kadar taşıyıcının eşyaya ilişkin olarak taşıma senedinde yazılmış olan koli sayısı, işaret ve numaralara ilişkin beyanın doğruluğunu kontrol etme zorunluluğu yok ise de gönderenin talebi halinde taşıyıcı bu hususların doğruluğunu kontrol etmek zorundadır. Aksi takdirde taşıyıcı bu yükümlülüğünü yerine getirmediği için sorumlu olur. Taşıyıcının bu kontrol zorunluluğu, bir mükellefiyet durumu ortaya çıkardığından sorumluluğu söz konusu olmaz; lakin taşıyıcı açısından ispat yükünü tersine çevirir. Taşıma senedine çekince koymayan taşıyıcı bu davranışının sonuçlarına katlanır. Taşıyıcı tarafından konulan çekincenin sebebi yalnızca kontrol için gerekli ve makul

yeterlidir. Gönderen bu durumların varlığını ispatladığı ölçüde sorumluluktan kurtulur.

Gönderenin taşıyıcıya ödeyeceği tazminat miktarının sınırı konusunda ise CMR ve TTK'da farklı düzenlemeler mevcuttur. CMR'de tazmin edilecek miktar konusunda herhangi bir sınırlama yoktur ve gönderenin taşıyıcının tüm zararını karşılaması gerektiği öngörülmüştür. TTK madde 864'e göre ise gönderenin sorumluluğu, gönderinin brüt ağırlığının 8,33 ÖÇH ile sınırlıdır. İki hüküm çatıştığında CMR hükümleri uygulama alanı bulur²³⁴.

Gönderen, CMR madde 10'a göre eşyanın yetersiz ambalajlanması yüzünden de sorumludur. Bu sorumluluk türünde de gönderen ve taşıyıcı arasında eşya taşıma sözleşmesinin varlığı aranır ve taşıyıcının adamları, diğer talep hakkı sahipleri ve üçüncü kişiler gönderen aleyhine CMR'ye dayanarak dava açamazlar. Ancak TBK madde 49'da düzenlenen haksız fiil hükümlerine başvurabilirler. Taşıyıcının zarar görmesi ve zarar ile fiil arasında uygun illiyet bağının var olması da gereklidir. Gönderen, CMR'ye göre zararın tamamını karşılamak zorundadır; herhangi bir meblağ sınırlaması yoktur. TTK'ya göre ise gönderenin sorumluluğu, gönderinin brüt ağırlığının 8,33 ÖÇH ile sınırlıdır. CMR hükümleri yukarıda da değinildiği üzere öncelikli uygulanır.

Gönderenin ambalajlamadaki yetersizliğe ilişkin sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyıcının, ambalajdaki ayıbı bilmesi veyahut da ayıbın görünür olmasına rağmen taşıyıcının çekince koymamış olması gerekir. Yukarıdaki durumların varlığına rağmen çekince koymadan eşyayı teslim alan taşıyıcı, bunun rizikolarına katlanır. Gönderen de bu durumu ispat ederse sorumluluktan kurtulabilir. Eğer taşıyıcının ambalajın durumunu kontrol için gerekli araç-gereçleri mevcut değilse buna ilişkin çekinceyi taşıma senedine koyarak sorumluluktan kurtulabilir.

Gönderen, uygun illiyet bağı kesen; mücbir sebep ve üçüncü kişinin kastını ispatlayarak da sorumluluktan kurtulabilir.

İşaretleme ve numaralandırmadaki yetersizliklere ilişkin olarak sorumluluk da yukarıda açıklanan hükümlere tabidir²³⁵.

araçlardan mahrumiyet olabilir. Başka bir gerekçeye dayanılması mümkün değildir. Gönderenin sorumluluktan kurtulmasına olanak veren zarar gören taşıyıcının hukuka aykırı davranışından kasıt da bu sorumluluğun yerine getirilmemesidir. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 203.

²³⁴ Anayasa madde 90 gereğidir.

²³⁵ Bkz. 3.1.1.2.

Eşyanın taşıta yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması aslında taşıyıcının sorumluluk alanına girer. Ancak taraflar aralarında bu aşamaların gönderen tarafından yapılabileceğini kararlaştırabilirler. Bu aşamalarda gönderen yüzünden taşıyıcı zarara uğrarsa gönderenin sorumluluğuna gidilir. Gönderenin buradaki sorumluluğu, TBK'nın akdi sorumluluğa ilişkin hükümleri kapsamında değerlendirilir²³⁶.

Gönderen, taşınan eşyanın tehlikeli vasfını ve bu sebeple alınması gereken tedbirleri taşıyıcıya zamanında, açık ve anlaşılır şekilde ve yazılı olarak bildirmek zorundadır. Taşıma senedindeki kayıtlardan eşyanın tehlikeli vasfı anlaşılabiliriyorsa gönderenin ayrıca bir bildirimde bulunması gerekmez.

3.1.2. Refakat Belgelerinden Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri

Refakat belgelerinden sebebiyle hem taşıyıcının hem de gönderenin sorumlulukları vardır.

3.1.2.1. Taşıyıcının Sorumluluğu

Taşıyıcı, teslim aldığı yükten sorumlu olmasının yanı sıra bu yük sebebiyle kendisine teslim edilen bilgi ve belgelerden de sorumludur. Yani refakat belgelerinin ziyaından²³⁷, hasarından²³⁸ veya hatalı kullanılmasından taşıyıcı sorumludur. Ancak CMR madde 11/3 taşıyıcının bu sorumluluğunu, komisyoncunun sorumluluğu gibi değerlendirmiştir. TTK madde 928 de benzer bir şekilde taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu açısından taşıyıcının sorumluluğuna atıf yapılmıştır.

CMR madde 17/1 de benzer şekilde taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan, teslim ettiği ana kadar geçen sürede eşyanın ziyaından, hasarından ve teslimindeki gecikmeden sorumlu olduğunu düzenlemiştir. CMR madde 17 genel hüküm

²³⁶ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 233.

²³⁷ Refakat belgesinin ziyaından kasıt, maddi varlığını kaybetmesi veya kendisinden beklenen faydanın ortadan kalkmış olmasıdır. Yani eğer refakat belgesi zarar ortaya çıkmadan önce yenilenebiliyorsa artık maddi varlığını kaybetmiş olduğundan söz edilemez. Refakat belgesinin ziyana çalınması, kaybedilmesi, yanması gibi durumlar örnek verilebilir. Bkz. Age. s. 246; Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 183.

²³⁸ Refakat belgelerinin hasarına belgenin parçalanması, çizilmesi, karalanması gibi durumlar örnek gösterilebilir. Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 183.

niteliğinde olduğundan ancak CMR madde 11/3'ten sonra uygulama alanı bulabilir²³⁹.

Taşıyıcının refakat belgelerinin zıyandan veyahut hatalı kullanılmasından sorumlu tutulabilmesi için talep sahibi²⁴⁰ ile arasında tazminat hakkı veren hukuki bir ilişkini var olması gerekir. Yani ortada bir eşya taşıma sözleşmesi olmalıdır.

Taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için tazminat hakkı sahibinin zarara uğramış olması şarttır²⁴¹.

Taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için kusur aranmaz, uygun illiyet bağının varlığı yeterlidir²⁴².

Taşıyıcı, refakat belgelerinin zıyana veya hasarına sebep olan olayın kaçınılmaz olduğunu veyahut bu olayın sonuçlarının önlenemeyeceğini ispat edebildiği ölçüde sorumluluktan kurtulur. Taşıyıcının tedbirli bir taşıyıcıdan beklenecek dikkat ve özeni gösterdiğini ancak buna rağmen zıyain veya hatalı kullanımın meydana geldiğini ispat etmesi gerekir. Eğer uygun illiyet bağı kesen sebeplerden olan mücbir sebep, üçüncü kişinin kastı veyahut tazminat hakkı sahibinin kusuru mevcutsa da taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilir²⁴³.

Taşıyıcı, refakat belgelerinin zıyayı veya hatalı kullanımı sebebiyle eşyanın tam zıyayı halinde ödeyeceği tazminatla sınırlı olmak üzere tazminat hakkı sahibine bir tazminat öder.

3.1.2.2. Gönderenin Sorumluluğu

Gönderen, yukarıda detaylıca açıklandığı üzere²⁴⁴ refakat belge ve bilgilerini taşıyıcı için temin eder. Dolayısıyla gönderen, bu bilgi ve belgelerin yetersiz

²³⁹ Ancak eğer refakat belgelerinin zıyayı veya hatalı kullanımı sebebiyle eşya dışındaki diğer şeyler de zarara uğramışsa yani mesela taşımada gecikme yaşanmışsa artık genel hüküm niteliğinde olan CMR madde 17 kapsamında taşıyıcının sorumluluğuna başvurulur. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 246.

²⁴⁰ Tazminat talep hakkı sahibi, eşyanın ve refakat belgelerinin teslimini talep etme hakkına sahip olan kişidir. Eşyanın ve dolayısıyla refakat belgelerinin teslimini talep hakkı alıcıya geçmiş ise artık gönderen tazminat talep edemez. Aksinin kabulü durumunda taşıyıcı aynı olay sebebiyle iki kere tazminat ödemek zorunda kalır. Bkz. Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 245.

²⁴¹ Age. s. 246.

²⁴² Age. s. 247.

²⁴³ Age. s. 247.

²⁴⁴ Bkz. İkinci Bölüm § 2.1.1.3.

olmasından sorumludur²⁴⁵. Gönderenin bu sorumluluğu için ikili bir ayrıma gidilebilir.

Refakat belgeleri, taşıyıcının talep etmesi üzerine gönderen tarafından hazırlanmışsa ve bu belgelerde yetersizlik varsa bu durumda CMR madde 11 çerçevesinde gönderenin sorumluluğuna gidilir. Ancak eğer gönderen refakat belgesini kendi isteği ile düzenlemişse artık CMR madde 7 hükmü uygulama alanı bulur²⁴⁶.

Gönderenin refakat bilgi ve belgelerinin yetersizliği sebebiyle sorumluluğuna gidilebilmesi için öncelikle taşıyıcı ile arasında tazminat hakkı veren hukuki bir ilişkinin var olması gerekir. Yani gönderen ve taşıyıcı arasında eşya taşıma sözleşmesi olmalıdır. Ayrıca alıcı veya diğer talep hakkı sahipleri göndericiymiş gibi sorumlu tutulamazlar. Aynı şekilde taşıyıcının adamları veya diğer talep hakkı sahipleri de bu belgelerin yetersizliği sebebiyle zarara uğramışlarsa CMR hükümlerine değil, TBK'da düzenlenen haksız fiile dair hükümlere tabi olurlar²⁴⁷.

Taşıyıcının gönderenden tazminat talep edebilmesi için refakat bilgi ve belgelerinin eksik veya yetersiz olması sebebiyle zarara uğramış olması gerekir. Aksi takdirde taşıyıcı gönderenden tazminat talep edemez²⁴⁸.

Gönderenin bu bilgi ve belgelerin eksik veya yetersiz olması sebebiyle tazminat ödemesi için kusurlu olması da gerekmez. Uygun illiyet bağının varlığı gönderenin sorumluluğu için yeterlidir²⁴⁹.

Gönderenin ödeyeceği tazminat miktarına ilişkin olarak ise CMR ve TTK'da farklı iki düzenleme mevcuttur. CMR, gönderenin ödeyeceği tazminat miktarını herhangi bir tutarla sınırlamamıştır. TTK madde 864 ise gönderenin sorumlu olduğu tazminat sınırını, gönderenin brüt ağırlığının 8,33 ÖÇH ile sınırlandırmıştır. CMR hükümleri burada öncelikli olarak uygulanır²⁵⁰.

Refakat bilgi ve belgelerinin tam olduğunu gönderen ispat etmelidir. Gönderen zararın, taşıyıcının veya taşıyıcının adamlarının hukuka aykırı veya ihmali

²⁴⁵ TTK madde 864 uyarınca gönderenin tüketici olması durumunda, refakat bilgi veya belgelerinin eksik veya hatalı olması sebebiyle sorumlu tutulabilmesi için kusurunun var olması gerekir. Gönderen, tüketici sıfatına sahip değilse artık kusuru olmadığını ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz.

²⁴⁶ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 239.

²⁴⁷ Age. s. 240.

²⁴⁸ Age. s. 242.

²⁴⁹ Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 181; Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 242.

²⁵⁰ Anayasa madde 90 gereğidir.

davranışından kaynaklandığını ispat ettiği ölçüde sorumluluktan kurtulur. Ayrıca gönderen, uygun illiyet bağını kesen sebepleri; yani mücbir sebep veya üçüncü kişinin kastını ispat ettiği ölçüde de sorumluluktan kurtulur²⁵¹. Refakat belgeleri, esasen taşımanın devamı ve sağlıklı bir şekilde yürütülmesi için gerekli olduğundan, bu belgelerin zamanında taşıyıcıya verilmesi yeterlidir; yani gönderen veya gönderenin temsilcisi dışında kalan kişilerin de belgeleri temin etmesi, gönderenin sorumluluktan kurtulması için yeterlidir²⁵².

3.2. DEMİR YOLU TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ

CIM taşıma belgesine ilişkin verilen bilgiler, CIM/SMGS taşıma belgesi açısından da geçerlidir.

3.2.1. CIM Taşıma Belgesinden Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri

CIM taşıma belgesi sebebiyle hem taşıyıcının hem de gönderenin sorumlulukları vardır. Bu başlık altında incelenecek sorumluluk ve sorumluluktan kurtuluş hallerine ilişkin bilgi verilirken her ne kadar CIM taşıma belgesi ifadesi kullanılacaksa da yapılan açıklamalar CIM/SMGS belgeleri için de geçerlidir.

3.2.1.1. Taşıyıcının Sorumluluğu

Taşıyıcı, CIM madde 8 uyarınca CIM taşıma belgesine, taşımanın CIM 1999'a tabi olduğuna ilişkin kaydı eklemek zorundadır. Eğer taşıyıcı, söz konusu kaydı CIM taşıma belgesine derc etmezse gönderenin bu eksiklik sebebiyle maruz kaldığı zarar ve masraflardan sorumludur.

Taşıyıcı, taşıma süresince taşıma belgesini yanında bulundurmamak zorundadır. Aksi takdirde taşıma senedinin zıyaından, hasarından, yanlış kullanılmasından, eşyaya nezaret etmemesinden ve taşıma senedinde gönderen lehine ihtirazı kayıt işlenmemesinden sorumlu olur²⁵³.

CIM madde 15, idari formalitelerin tamamlanmasını düzenler²⁵⁴. Buna göre taşıyıcı, idari formalitelerin tamamlanması için gönderen tarafından kendisine verilen

²⁵¹ Hakan KARAN, Özgenur KARA ve İzel VARAN 2020, age. s. 243.

²⁵² Süleyman KIRAN 2018, agm. s. 180.

²⁵³ Esra ŞEKER 2019, age. s. 47.

²⁵⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Üçüncü Bölüm 3.2.1.2

bilgi ve belgelerin kaybindan veyahut yanlış kullanılmasından sorumludur. Meğerki zarar veya kayıp taşıyıcının kaçınmadığı veya engelleyemediği sonuçlara neden olsun. Bu bilgi ve belgelerin yanlış kullanımı dolayısıyla gönderenin uğramış olduğu zarar ve masraflar taşıyıcı tarafından tazmin edilir. Ancak bu tazminat eşyanın kaybı durumunda ödenecek olan tazminat miktarını geçemez.

3.2.1.2. Gönderenin Sorumluluğu

CIM taşıma belgesini gönderen düzenler ve bu belgede yazılan bilgilerden de kural olarak, gönderen sorumludur²⁵⁵; taşıyıcının bu belgelerin doğruluğunu kontrol etme yükümlülüğü yoktur. Hatta CIM madde 8'e göre gönderen, kendisinin düzenlemiş olduğu CIM taşıma belgesinde yazılmış olan bilgilerden, yanlış noksan veya her biri için ayrılan yerlerden başka yerlere yazılmasından veya RID'nin gerektirdiği bilgilerin yazılmaması sebebiyle taşıyıcının maruz kaldığı tüm masraf ve zararlardan sorumludur²⁵⁶.

Taraflar CIM taşıma belgesini gönderen yerine taşıyıcının düzenleyeceğini de kararlaştırabilirler. Bu durumda taşıyıcının gönderen hesabına hareket ettiği varsayılır, bunun aksinin ispatı her zaman mümkündür.

Taşıma belgesinde yazılı olan bilgilerden sadece taşımanın CIM 1999'a tabi olduğuna ilişkin olan kayıttan taşıyıcı sorumlu tutulmuştur²⁵⁷. Taşıyıcı bu kaydı taşıma senedine eklemese CIM 1999 kaydının olmaması sebebiyle gönderenin maruz kaldığı tüm masraf ve zararlardan sorumlu olur²⁵⁸.

Ayrıca karayolu taşımalarında refakat belgelerinde²⁵⁹ olduğu gibi demiryolu taşımalarında da gönderen idari formalitelerin tamamlaması için gerekli bilgi ve belgeleri taşıyıcının hâkimiyetine bırakmak zorundadır. CIM madde 15 bu konu ile alakalı bir düzenleme de içerir. Buna göre gümrük veya diğer idari makamlarca

²⁵⁵ Gönderenin bu sorumluluğu kusursuz sorumluluktur. Yani gönderenin kusuru aranmaz, salt CIM taşıma belgesinin eksik veya yanlış olması gönderenin sorumluluğu için yeterlidir. Sabih ARKAN 1987, age. s. 73.

²⁵⁶ Eksik ve yanlış yazılma sebebiyle gönderenin eşyası zıya veya hasara uğrayabilir veyahut da eşyanın niteliği tam ve doğru belirtilmediği için gerekli tedbirlerin alınmaması sebebiyle diğer kişilerin eşyaları da zarar görebilir. Örneğin eşya infilak ederek diğer taşınan eşyalara da zarar verebilir. Bu durumda da CIM taşıma senedini eksik veya yanlış düzenleyen gönderen sorumlu tutulur. Bkz. Sabih ARKAN 1987, age. s. 72.

²⁵⁷ Bu durum, karayolu taşımalarında düzenlenen taşıma senedine CMR beyanının yazılmasından taşıyıcının sorumlu olmasına benzerdir. Bkz. Üçüncü Bölüm 3.1.1.1.

²⁵⁸ Bkz. Üçüncü Bölüm 3.2.1.1.

²⁵⁹ Ancak demiryolu taşımalarında bu bilgi ve belgeler taşıma senedine eklenirler. Karayolu taşımalarında ise ayrıca refakat bilgi ve belgeleri düzenlenir.

istenilen formalitelerin tamamlanması amacıyla, eşyanın tesliminden önce, gönderen taşıma belgesine gerekli bilgi ve belgeleri eklemeli veyahut da taşıyıcının emrine bırakmalıdır ve taşıyıcıya istenilen tüm bilgileri sağlamalıdır. Taşıyıcının ise bu bilgilerin doğruluğunu kontrol etme sorumluluğu yoktur. Taşıyıcının hatası olması durumu saklı kalmak üzere, gönderen bu bilgi ve belgelerin eksik, noksan veya düzensiz olmasından kaynaklanan tüm zarar ve masraflar sebebiyle taşıyıcıya karşı sorumludur.

Gönderenin idari formaliteler sebebiyle doğan sorumluluğu, kusursuz sorumluluktur. Gönderen, taşıyıcının kusurlu olduğunu veya taşıyıcının adamlarının gerekli belgeler sebebiyle kendisine yanlış bilgi vererek kusurlu davrandığını ispat ettiği ölçüde sorumluluktan kurtulabilir²⁶⁰.

3.3. DENİZ YOLU TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ

Konişmento açısından verilen bilgiler, deniz yük senedi ve diğer yük senetlerine de mahiyetlerine uygun düştüğü nispette uygulanırlar.

3.3.1. Konişmentodan Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri

Konişmento sebebiyle hem taşıyanın hem de taşıtanın sorumlulukları vardır.

3.3.1.1. Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıyan, varna limanında yükü, konişmentonun ibrazı ile konişmento hamiline teslim etmekten sorumludur. Taşıyanın bu sorumluluğu doktrinde yükü kabul sebebiyle sorumluluk olarak adlandırılır²⁶¹. Taşıyanın bu sorumluluğu kusura dayanan bir sorumluluk veyahut da özen sorumluluğunu ihlali olarak değerlendirilir²⁶².

Taşıyan, konişmentoda yer alan kayıtlardan da taşıtana ve yetkili hamile karşı sorumludur. Eğer konişmentoda yer alan kayıtlar sebebiyle bu kişiler bir zarara uğrarlarsa taşıyan bu zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Ancak taşıyan,

²⁶⁰ Sabih ARKAN 1987, age. s. 74.

²⁶¹ Taşıyanın yükü, yetkili konişmento hamiline teslim borcu navlun sözleşmesinden değil, konişmentodan kaynaklanır. Bkz. Nehir ŞENEL (2019), *Türk Hukuku'na Göre Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

²⁶² Age. s. 117 vd.

konişmentoda yer alan kayıtların gerçeğe aykırı olmasında kusurunun bulunmadığını veya zararın teknik sebeplerden meydana geldiğini, geminin elverişsiz olduğunu tespitinin mümkün olmadığını veyahut da taşıtanın yüke ilişkin olarak kasıtlı bir şekilde yanlış bilgi verdiğini ispat edebildiği ölçüde sorumluluktan kurtulabilir²⁶³. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için kasten yanlış bilgi verilmesi yeterlidir, taşıtanın ayrıca hileli davranma amacı gütmemesi aranmaz²⁶⁴.

Taşıyan, daha önce de belirttiğimiz gibi, eşyayı konişmentonun yetkili hamiline teslim etmekle yükümlüdür. Ancak taşıyan, kaptan veyahut da donatan, yükü, konişmentonun yasal ve yetkili hamili dışında bir kimseye teslim ederlerse konişmentonun yetkili hamiline karşı sorumlu olurlar. Taşıyanın bu sorumluluğu yükün yetkili hamile teslimi ile son bulur.

Taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmesi için taşıyanın kusurunun varlığının yanında bir zararın ortaya çıkması ve yanlışlık ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması da aranır. Bu hususların varlığını iddia eden konişmento hamili iddialarının varlığını ispat etmelidir²⁶⁵.

3.3.1.2. Taşıtanın Sorumluluğu

Taşıtan, konişmentoda eşyaya ilişkin yer alan bilgilerin doğruluğundan sorumludur. Eğer taşıtan, kasten taşınan eşya ile ilgili yanlış bilgi verirse bu durumdan taşıyana karşı sorumlu olur. Taşıyan artık eşyanın konişmentoda yer alan bilgilerin yanlışlığı sebebiyle hasara veya ziyaa uğraması hallerinden sorumlu olmaz. Ancak taşıyanın, bu yanlışlıktan haberdar olmaması gerekir; yani konişmentoda yer alan bilgilerin doğru olmadığını bildiği halde çekince koymayan veya taşımaya başlayan taşıyan sorumluluktan kurtulamaz²⁶⁶.

3.4. HAVA YOLU TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK VE SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ

Hava yük senedi, taşımaya ilişkin önemli bilgileri içerir. Hava yük senedinde yer alan bilgilerin doğru olması da hem tarafların sorumluluğu açısından hem de tarafların sorumluluktan kurtulması açısından son derece önemlidir.

²⁶³ Age. s. 64.

²⁶⁴ Age. s. 98.

²⁶⁵ Age. s. 119.

²⁶⁶ Ayrıca taşıyanın sorumluluğunu, her türlü beyandan kaynaklanan yanlışlık kaldırmaz; bu yanlışlıkların eşyanın cins ve değerine ilişkin olması gerekir. Age. s. 97.

3.4.1. Hava Yük Senedinden Doğan Sorumluluk ve Kurtuluş Halleri

Hava yk senedi sebebiyle hem taşıyıcının hem de gönderenin sorumluluğu vardır.

3.4.1.1. Taşıyıcının Sorumluluğu

Taşıyıcı, hava yk senedinde yer alan bilgilerdeki tutarsızlık, yanlışlık veyahut eksikliklerden gönderene karşı sorumludur. Taşıyıcının bu sorumluluğu gönderenin kendisine karşı sorumlu olduğu kişiler için de geçerlidir.

Taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için hava yk senedinde yer alan bu bilgilerin eksik veyahut yanlış olması sebebiyle gönderenin veya gönderenin kendisine karşı sorumlu olduğu kişilerin bir zarara uğramış olmaları gerekir. Taşıyıcı, maruz kalınan bu zararı tazmin etmek zorundadır. Eğer hava yk senedinde yer alan bilgilerin eksik veya yanlış olmasından kaynaklı bir zarar ortaya çıkmamıő ise taşıyıcının tazmin yükümlülüğü gündeme gelmez.

Hava yk senedini taşıyan düzenlerse ve taşıyan, hava yk senedini düzenlemesi sebebiyle hiçbir sorumluluk taőımadıęına dair Şart konulmasını isterse bu isteği geçerli olarak kabul edilir. Yani taşıyanın hava yk senedinin düzenlenmesi dolayısıyla sorumsuz olduğuna ilişkin Şart geçerlidir. Ancak gönderen, taşıyıcının veya taşıyıcının adamlarının hava yk senedini düzenlerken kastı veya ağır kusuru bulunduğunu ispat etmesi durumunda sorumsuzluk Şartı artık geçerliliğini yitirir²⁶⁷.

Yine taşıyıcı ve gönderen, hava yk senedi düzenlenmesi sebebiyle sadece taşıyıcının sorumlu olduğunu da aralarında kararlaştırabilirler. Bu anlaőtma, gönderenin zarar gören üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu ortadan kaldırmaz; ancak gönderen daha sonra tazmin ettiği meblağı taşıyıcıya rücu edebilir²⁶⁸.

Taşıyıcı, hava yk senedini kaybederse veya gerekli yerde kullanmayı unutursa da sorumludur ve burada gönderenin sorumluluğuna gidilemez²⁶⁹.

²⁶⁷ Yine taşıyıcı, hava yk senedindeki bilgi ve belgeleri kabul edip kullanırken kusurlu davranırsa gönderenin sorumluluğu değerlendirilirken bu husus da göze alınır. Bülent SÖZER 2009, age. s. 267-270.

²⁶⁸ Age. s. 267.

²⁶⁹ Age. s. 272.

3.4.1.2. Gönderenin Sorumluluğu

Gönderen, hava yük senedini düzenlemekten ve kendisi tarafından eklenen ayrıntılardan, kayıtlardan ve bilgilerden taşıyıcıya karşı sorumludur. Ayrıca hava yük senedine yüke ilişkin eklediği bilgilerin doğruluğundan da sorumludur. Gönderenin hava yük senedine eklenen bilgi ve belgelerden sorumlu olması için bunları kendisinin bizzat eklemiş olması da gerekmez. Göndereni temsilen hareket eden kişilerin, bu bilgi ve belgeleri eklemiş olması da yeterlidir; hatta göndereni temsilen hareket eden kişi aynı zamanda taşıyıcının temsilcisi olsa bile gönderen aynı şekilde sorumlu olmaya devam eder. Aynı şekilde hava yük senedi gönderenin isteği ile taşıyıcı tarafından düzenlenmiş olsa bile aksi ispat edilmedikçe taşıyıcının bunu gönderen adına yapmış olduğu kabul edilir.

Gönderen, taşıyıcıya karşı hava yük senedindeki bilgilerin tutarsız, yanlış veyahut eksik olmasından da sorumludur. Bu sebepler dolayısıyla taşıyıcı veya taşıyıcının sorumlu olduğu kişiler bir zarara uğramışlarsa gönderen maruz kalınan bu zararı tazmin etmek zorundadır.

Gönderenin bu sorumluluğunun niteliği doktrinde tartışmalıdır. Bir görüşe göre gönderenin bu sorumluluğu, garanti sorumluluğu veyahut mutlak sorumluluk iken; diğer bir görüşe göre ise bu sorumluluk culpa in contrahendo yani sözleşme öncesi sorumluluktur. Gönderenin sorumluluğunu garanti sorumluluğu olarak değerlendiren görüş, garanti sorumluluğunun açık bir hüküm ile düzenlenmesi gerektiği gerekçesiyle eleştirilir. Sözleşme öncesi sorumluluk görüşü ise hava yük senedinde yer alan kayıtların eksik veya hatalı olması sebebiyle taşıyıcının uğradığı zararların karşılanacağı ancak üçüncü şahısların zararının bu kabul ile karşılanamayacağı, üçüncü kişiler için ancak haksız fiil hükümlerine başvurulabileceği ve dolayısıyla da bu görüşün de yerinde olmadığı gerekçesiyle eleştirilir²⁷⁰.

Gönderenin sorumluluğu, sınırsız sorumluluktur²⁷¹.

²⁷⁰ Age. s. 269.

²⁷¹ Age. s. 270.

SONUÇ

Ticari ilişkilerin tüm dünyada hızlı bir biçimde gelişmesi sonucu farklı coğrafi bölgeler arasındaki etkileşim artmıştır ve buna bağlı olarak da taşımacılık faaliyetleri gelişmiştir. Taşımacılık faaliyetlerinin gelişmesi ile birlikte, doğal olarak, taşıma işlerinden kaynaklanan birçok uyuşmazlık da gündeme gelmiştir. Bu uyuşmazlıkların çözümü için ise önce ticari örf ve adet geliştirilmiş ancak bunlar uyuşmazlıkların çözümünde yeterli olmayınca ülkeler, yeknesak hukuk kuralları oluşturmak amacıyla çeşitli konvansiyon ve anlaşmalar yapmışlardır ve böylece Taşıma Hukuku ayrı bir hukuk dalı olarak karşımıza çıkmıştır. Ticari ilişkilerin gelişmesinin yanı sıra teknoloji de hızlı bir gelişim göstermiştir ve bu gelişim ile birlikte çeşitli taşıma türleri ortaya çıkmıştır. Aynı zamanda da taşıma faaliyetleri daha hızlı ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

Taşıma, eşyanın taşıyıcı tarafından bir yerde teslim alınarak diğer bir yere teslim anına kadar devam eden işlemler yumağıdır.

Taşıma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için taşıma işinin tarafları arasında bir eşya taşıma sözleşmesinin varlığı gereklidir. Eşya taşıma sözleşmesi, eşyanın ücret karşılığında bir yerden diğer bir yere taşınması taahhüdünde bulunulan bir sözleşmedir. Eşya taşıma sözleşmeleri ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen, rızai ve iş görme amacı güden sözleşmelerdir.

Taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği hakkında doktrinde çeşitli tartışmalar mevcuttur. Bizim de katıldığımız görüşe göre taşıma sözleşmeleri, vekâlet sözleşmesi niteliğindedir.

Taşıma faaliyetlerinde kullanılan taşıma belgeleri, Taşıma Hukuku açısından son derece önemlidir. Taşıma belgelerine ilişkin birçok çalışma mevcut olmasına rağmen, tüm taşıma belgelerini bir arada inceleyen bir çalışma olmaması, tez konumuzun seçilmesindeki en önemli etkidir. Çünkü taşıma belgeleri sayesinde taşıma hızlı, sorunsuz ve güvenilir bir şekilde gerçekleştirilir. Taşımaya ilişkin önemli bilgileri içeren bu belgelerin tam ve doğru hazırlanması taşımanın başlaması, devamı ve sona ermesi açısından önemlidir.

Taşıma belgeleri, gerçekleştiği ortama göre farklı formatlarda düzenlenirler. Yani kara, demir, deniz ve hava yolu taşımaları için farklı taşıma belgeleri düzenlenir.

Kara yolu ile yapılan taşımalarda kullanılan ilk taşıma belgesi, taşıma senedir. Taşıma senedi hem ulusal hukukta hem de uluslararası hukukta düzenleme altına alınmış bir belgedir. Taşıma senedine ilişkin ulusal düzenlemenin temelini TTK oluştururken, uluslararası düzenlemenin temelini ise CMR oluşturur.

Taşıma senedi, bir taşıma sözleşmesini teyit ve tevsik eden, hangi eşyanın taşıyıcı tarafından teslim edildiğini gösteren bir senettir. Taşıma senedi, taşıma sözleşmesini teyit etmesinin yanı sıra eşyanın durumuna ilişkin de karine oluşturur.

Taşıma senedinin düzenlenmesi veya düzenlenmemesi eşya taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. Yani taşıma senedinin düzenlenmesi, taşıma sözleşmesinin varlığına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına karine teşkil eder iken; yokluğu taşıma sözleşmesinin varlığına halel getirmez. Bu da taşıma sözleşmesinin ihdası değil, ihbari nitelikte olduğunu gösterir. Taşıma senedinin geçerlilik değil, ispat fonksiyonu bulunur. Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları, taşıma sözleşmesinin kurulması için yeterlidir; ayrıca taşıma senedinin düzenlenmesi şart değildir. Bu durum ticaret hayatının pratik ihtiyaçlarına da son derece uygundur.

Taşıma senedi, taraflardan birinin istemi üzerine üç özgün nüsha halinde düzenlenir. Bu nüshalardan her biri eşittir ve aynı önem ve fonksiyona sahiptirler. Üç nüshadan ilki gönderene verilir, ikincisi eşyaya eşlik eder ve üçüncüsü de taşıyıcıda kalır.

CMR'ye göre taşıma senedi her iki tarafça ortaklaşa imzalanır. TTK ise sadece gönderenin taşıma senedini imzalamasını yeterli bulmuştur. Gönderenin talep etmesi halinde taşıyıcının da taşıma senedini imzalaması gerekir. Her iki tarafça imzalanmayan taşıma senedinin ispat kuvveti, her iki tarafça imzalanan taşıma senedinin ispat kuvvetine göre daha güçsüz olacaktır. Zira yalnızca gönderen tarafından imzalanan taşıma senedi, gönderen açısından hukuki anlamda bir değer ifade etmez, taşıyıcı açısında ispat kuvvetini haizdir. İmzası taşıma senedinde bulunan taraf, taahhüdü ile bağlı olur iken; imzası olmayan taraf açısından taşıma senedinin hukuki değeri yoktur; ancak delil başlangıcı niteliğinde

değerlendirilebileceğine ilişkin görüşler vardır. Bu sebeple gönderenin yanında taşıyıcının da taşıma senedinde imzasının bulunması son derece önemlidir.

Taşıma senedi, imzalandığı anda düzenlenmiş sayılır ve bu andan itibaren hüküm ve sonuç doğurmaya başlar.

Taşıma senedinde yer alan imzaların şekli de önem arz eder. CMR, taşıma senedindeki imzaların ülke hukuklarının izin vermesi halinde basılı veya mühür şeklinde olabileceğini düzenlemiştir. Burada *lex loci contractus*'a yani tanzim yeri hukukuna yollama yapılmıştır. Ancak imza gibi önemli bir konunun farklı düzenlemeleri olan ülke hukuklarının inisiyatifine bırakılması, ulaşılmak istenen yeknesaklık amacına uygun değildir. TTK madde 856, el ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imzanın, damga veya mühür şeklinde olabileceğini yahut da basılı şekilde olabileceğini düzenler. Buradan Kanunun taşıma senedinin orijinal nüshalarındaki imzaların el yazısı olmasını ararken, suretlerindeki imzaların farklı şekillerde olmasını kabul etmesi gibi bir anlam çıkar. Ayrıca TTK madde 1526 hükmü de madde 856 hükmü ile çelişmektedir. TTK madde 1526, konişmentonun, taşıma senedinin ve sigorta poliçesinin imzasının elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla atılabileceğini düzenler. Ayrıca düzenledikleri ülke kanunlarının izin verdiği ölçüde taşıma senedindeki kayıtların el yazısı, telgraf ve elektronik diğer araçlarla yazılması, oluşturulması ve gönderilmesine izin verir. 1526. madde orijinal nüsha veyahut suret ayırımına gitmemiştir. Bu da madde 856 ile 1526'nın birbirleriyle çelişkili iki farklı düzenleme ortaya koymasına yol açmıştır. Bu çelişkinin sebebi mehz alınan Alman Ticaret Kanununun ilgili 408. maddesinin fıkralarının ayrı ayrı maddelere konu edilmesinden kaynaklanır.

Bir senetteki imza, tarafları senedi imzaladıkları haliyle sorumlu tutar. Bu da senette yer alan imzanın ne kadar önemli bir işlevi ihtiva ettiğini gösterir. Senette yer alan imza, bağlayıcılık, uyarı, hüviyeti tespit edici ve aidiyet işlevlerine sahiptir. Dolayısıyla imzalara ilişkin net bir düzenlemenin olması taşımanın selameti açısından son derece önemlidir. TTK madde 856 hükmünü, madde 1526 hükmüne göre öncelikli uygulamak yerinde olacaktır.

Taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğini haiz değildir. Taşıma senedinin düzenlenmesi, taşıma sözleşmesinin geçerliliği için zorunlu olmadığı gibi aynı zamanda taşıma konusu eşya, taşıma senedinden bağımsız olarak da devredilebilir.

Lakin eğer taşıma senedi kıymetli evrak vasfını haiz olsaydı eşya ancak taşıma senedinin usulüne uygun olarak ciro edilmesine veya zilyetliğin devredilmesine bağlı olarak alıcıya teslim edilebilirdi. Taşınan eşya, taşıma senedinden bağımsızdır ve eşyaya ilişkin haklar taşıma senedinde mündemiç değildir. Yani taşıma senedi emtia senedi değildir. Yani eşyayı temsil etmez. Kara yolu ile yapılan taşımaların kısa sürmesi sebebiyle taşıma senedine kıymetli evrak vasfı verilmesi gerekli görülmemiştir.

Taşıma senedi, kıymetli evrak niteliğinde olmasa bile senede kıymetli evrak niteliği kazandırılmasının önünde de bir engel yoktur. TTK madde 831 hükmü uyarınca taraflar kendi aralarında anlaşarak taşıma senedini kıymetli evrak olarak düzenleyebilirler.

Taşıma senedi, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığını gösteren bir tesellüm ilmühaberi olabilir. Yine taşıyıcının imzaladığı taşıma senedine taşıma ücretinin ödendiği yazılmışsa bu durumda taşıma senedi makbuz niteliğinde olur.

Taşıma senedinin içeriği belirlenirken CMR madde 6 ve TTK madde 857 hükümlerine başvurulur. Söz konusu maddelerde yer alan hususların bir veya birkaçının taşıma senedinde mevcut olmaması, taşıma senedinin geçerliliğini etkilemez. Ancak eksik olan bir hususa dayanmak isteyen tarafın durumunu ispat bakımından bu eksiklik ağırlaştırabilir.

Taşıma senedinde yer alması gereken bir veya birden fazla unsurun eksik olması halinde karşı taraf, bunu kabulden kaçınabilir; bu durumda diğer tarafı temerrüde düşürmüş olur. Ancak taşıma senedini eksik haliyle kabul eden taraf artık taşıma senedinin bu haliyle bağlıdır.

Taşıma senedinde yer alması gereken zorunlu unsurların yanı sıra gerektiğinde bulunması zorunlu unsurlar da vardır. Bunlar CMR madde 6'da düzenlenmiştir. Ayrıca taraflar içeriğe ilişkin düzenlenen maddelerde yer almayan başka hususları da taşıma senedine yazabilirler. Hem CMR hem de TTK buna izin verir.

Taşıma senedinin en önemli fonksiyonu ispat fonksiyonudur. Bu fonksiyonun her iki tarafça eksiksiz bir şekilde ortaya çıkması için ise her iki tarafın da taşıma senedinde imzası bulunmalıdır.

Taşıma senedinin elektronik ortamda düzenlenmesi de mümkündür. Elektronik taşıma senedinin amacı, veri aktarımının hızlı, kolay ve ucuz bir şekilde

gerçekleştirilebilmesidir. Elektronik taşıma senedi, kâğıt taşıma senedi ile eşdeğerdir ve düzenlenmemesi durumunda taşıma sözleşmesi bundan etkilenmez.

Kara yolu taşımalarında kullanılan bir diğer taşıma belgesi ise yük senedir. Yük senedi, taşıma sözleşmesinin düzenlenmediği durumlarda, gönderenin istemi üzerine taşıyıcı tarafından düzenlenip imzalanan ve eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içeren bir senettir. Bu senet, TTK'daki ilmühabere karşılık gelir. Yük senedinin düzenlenme amacı, taşıma senedinin düzenlenmediği durumlardan gönderenin çıkarlarını korumaktır.

Yük senedi, kıymetli evrak vasfını haiz değildir. Ancak taraflar isterlerse yük senedini emre yazılı kıymetli evrak olarak düzenleyebilirler.

Yük senedi, gönderenin talebi üzerine taşıyıcı tarafından düzenlenir ve imzalanır. Yük senetleri de taşıma senetlerine benzer şekilde eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığını ispat eder.

Kara yolu taşımalarında kullanılan bir diğer taşıma belgesi ise refakat belgeleridir. Refakat belgeleri, gönderen tarafından taşıyıcının tasarrufuna bırakılan, eşyanın tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer işlemler için gerekli bilgi ve belgeleri içeren ve resmi nitelik taşıyan belgelerdir. Bu belgelerin düzenlenme amacı, eşyanın zamanında ve teslim alındığı haliyle teslim edilebilmesi için gereken ve resmi makamlarca talep edilen ve sorgusu yapılan bazı bilgi ve belgelerin taşımayı gerçekleştirecek olan taşıyıcıya verilmesidir.

Taşımaya ilişkin mevzuatı bilen kişi gönderen olduğu için söz konusu bilgi ve belgelerin temin edilmesi de gönderenin sorumluluğundadır. Gönderen temin ettiği bu bilgi ve belgeleri taşıyıcıya verir. Refakat belgeleri her taşımaya için ayrıca hazırlanır yani düzenlendikleri taşımaya özgüdürler.

Refakat belgeleri, taşıma konusu eşya, taşıma güzergâhı ve taşıt için uygun olmalıdır. Ayrıca açık, anlaşılabilir nitelikte, yazılı ve gerekli bilgileri içerir şekilde düzenlenmelidir. Aksi halde belge, refakat belgesi niteliğinde olmaz ve gönderen taşıyıcıya karşı sorumlu olur.

Taşıyıcının söz konusu belge ve bilgilerin doğruluğunu araştırmak gibi bir yükümlülüğü yoktur. Ancak taşıyıcı bildiği eksikliklerin giderilmesini gönderenden talep etmelidir. Refakat belgeleri, resmi makamlarca sorgusu yapılınca kadar taşıyıcıya verilmelidir.

Bir diğerk taşıma türü demiryolu taşımasıdır. Demiryolu taşımalarının gelişmesi de tıpkı kara yolu taşımalarında olduğu gibi yeknesak kuralların oluşturulması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Demiryolu taşımalarına CIM ve COTIF kuralları uygulanır.

Demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesi, tarafların birbirine uygun irade beyanları ile eşyanın taşınmak üzere taşıyıcı tarafından teslim alınmasını ifade eder. Demiryolu taşımalarında eşya taşıma sözleşmesinin tarafları, gönderen ve taşıyıcıdır. Taşıyıcı demiryolu şirketi olabileceği gibi olmaya bilir de. Ayrıca eşya taşıma sözleşmesinin mutlaka ücret karşılığı yapılması da gerekir. Yani hatır taşımaları CIM kapsamı dışındadır. Taşıma sözleşmesi için bir şekil şartı da öngörülmemiştir.

Demiryolunda kullanılan taşıma belgelerinden ilki, CIM taşıma belgesidir. CIM taşıma belgeleri, gönderen tarafından düzenlenen ve taşıyıcının uhdesine bırakılan, demiryolu taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarını içeren yazılı bir irade beyanıdır. CIM taşıma belgeleri, eşya taşıma sözleşmesinin varlığına, eşyanın taşıyıcı tarafından iyi halde teslim alındığına ve ambalajının işlevsel olduğuna dair karine oluşturur.

CIM taşıma belgesinin kıymetli evrak vasfı yoktur. Yani eşyanın mülkiyetini temsil etmezler.

CIM taşıma belgesi, gönderen tarafından düzenlenir. Kural olarak, çıkış ülkesinin resmi dili ve Latin harfleriyle doldurulur ve en az birisi OTIF'in çalışma dilinde olmak üzere iki veyahut üç dilde düzenlenebilir. Kaç nüsha düzenleneceğine dair CIM'de bir bilgi yoktur. Ancak 6. maddede ikinci nüshadan bahsedilir. Her gönderi için ayrı taşıma belgesi düzenlenmelidir.

CIM taşıma belgesi, gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanır. İmza yerine damga, hesap makinesi kaydı veya başka türlü bir yöntem de kullanılabilir. Taşıma belgesinin şekli ise uluslararası dernek ve kuruluşlar tarafından belirlenir.

CIM taşıma belgesinin düzenlenmemesi, taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemez. Ancak CIM taşıma belgesi düzenlenmemesi halinde, taşıma artık Konvansiyon hükümlerine tabi olmaz. Yani taşımanın CIM hükümlerine tabi olması için tek bir CIM taşıma belgesi düzenlenmesi zorunludur. Yerine başka bir belge düzenlenmesi de taşımayı CIM kapsamına almaz.

CIM taşıma belgesinde yer alması gereken hususlar, CIM 1999 madde 7’de sayılmıştır. Taraflar, yarar görmeleri halinde bu maddede sayılanlardan başka hususları da CIM taşıma belgesine ekleyebilirler.

Demiryolu taşımalarında kullanılan bir diğer taşıma belgesi, CIM/SMGS taşıma belgesidir. OSJD üyesi ülkeler, demiryolu ile eşya taşırken CIM taşıma belgesi yerine SMGS taşıma belgesini kullanırlar. Farklı ülkelerde farklı taşıma belgelerinin kullanılması, Taşıma Hukukunda arzu edilen yeknesaklığı sağlamaz. Aksine CIM ve SMGS formatında farklı belgelerin düzenlenmesi taşımanın gecikmesine ve hukuki belirsizliklerin ortaya çıkmasına sebep olur. CIM/SMGS belgeleri de bu karışıklıkların ortaya çıkmaması için kullanılır. Bu taşıma belgesi, CIM ve SMGS taşıma belgeleri ile aynı fonksiyona sahiptir.

Taşıma türlerinden bir diğeri, deniz yolu taşımasıdır. Deniz yolu taşımaları, en çok tercih edilen taşıma türlerinden birisidir. Fazlaca kullanılan bu yolda yeknesak kuralların varlığı önem arz eder.

Deniz yolu ile gerçekleştirilen taşımalarda taşıma sözleşmesi, navlun sözleşmesi olarak karşımıza çıkar. Navlun sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyan), navlun karşılığında deniz yolu ile eşya taşımayı, diğeri tarafın (taşıtan) navlun ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.

Deniz yolunda kullanılan en önemli taşıma belgesi ise konişmentodur. Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.

TTK’ya göre konişmentonun teslim ve yükleme konişmentosu olarak farklı şekillerde düzenlenmesi mümkündür.

Konüşmento, eşyayı temsil eden kıymetli evraktır. Emtia senedi kategorisinde yer alır. Eşyanın teslimini talep hakkı ile konüşmentonun teslimi arasında sıkı bir ilişki vardır. Yani konüşmento yok ise eşyanın teslimini talep hakkı da yoktur. Konüşmento, yarı illi kıymetli evraktır. Çünkü konüşmento hamilinin eşyayı talep hakkı, navlun sözleşmesinden bağımsızdır.

Taşıyan, konüşmentonun meşru hamiline, konüşmentonun kendisine ibraz edilmesi şartıyla eşyayı teslim etme borcu altına girer. Eşyanın teslimini ancak senedin meşru hamili isteyebilir, bu hak senetten ayrı ileri sürülemez.

Konüşmento, nama, emre veya hamile yazılı olarak düzenlenebilir.

Konişmentoda yer alması gereken unsurlar TTK madde 1228 ve 1229'da düzenlenir. 1228. madde yer alan unsurların konişmentoda yer alması son derece önemlidir. Hatta belgede konişmento yazmasa dahi belge yine de konişmento niteliğinde olur.

Taşıyan, navlun sözleşmesi ile birlikte taşıtana ait olan eşyayı bir yerden başka bir yere götürmeyi taahhüt eder. Yükletenin talep etmesi durumunda da taşımayı taahhüt ettiği eşya için konişmento düzenler. Konişmento, navlun sözleşmesinin mevcudiyetini ispatlar.

Taşıyan, yükletenin talep etmesi durumunda taşımayı taahhüt ettiği eşya için konişmento düzenler. Tesellüm konişmentosu mevcut ise taşıyanın eşyayı, konişmentoda yazdığı şekilde teslim aldığı kabul edilir. Yükleme konişmentosunun mevcut olduğu durumlarda ise eşyanın konişmentoda beyan edildiği şekilde gemiye yüklenmiş olduğu kabul edilir. Bu karinelerin işlerlik kazanmasını istemeyen taşıyanın, konişmentoya gerekçeli bir çekince koyması gerekir.

Konişmentoya eşyanın teslim alındığı şerhi düşülür ve eşya taşıyana teslim edilir. Taşıyan da teslim aldığı eşyayı varna limanında meşru hamile teslim eder.

Deniz yolu ile gerçekleştirilen taşımalar, günümüzde artık çok daha hızlı bir şekilde gerçekleştirilir. Bu sebeple de konişmento düzenlenmesi, ticaret hayatının pratiklerine her zaman çok da uygun olmayabilir. Bazen posta yolu ile gönderilen konişmento, geminin boşaltma limanına varmasından daha geç gönderilenin eline ulaşabilir. Eşyanın talep hakkı da konişmentonun ibrazına bağlı olduğu için varna limanına ulaşan eşyanın konişmento eksikliği sebebiyle teslim edilememesi sonucu ortaya çıkar. İşte bu durumu engellemek amacıyla konişmentodan farklı bazı taşıma belgelerinin düzenlenmesi gündeme gelmiştir. Bu belge, deniz yük senedir. Deniz yük senedine taşıyanlar işlerlik kazandırmışlardır.

Deniz yük senedi, taşıma sözleşmesine ve eşyanın taşıyanca senette yazılı şekilde teslim alındığına dair adi karine oluşturur. Eşyayı temsil etmezler yani kıymetli evrak niteliğini haiz değildirler. Deniz yük senetleri, kıymetli evrak olmadıkları için iyi niyetle iktisap edilemezler; ayrıca ciro edilmeleri de mümkün değildir. Yükün teslimi, deniz yük senedinin zilyetliğine de bağlı değildir.

Konişmento yerine deniz yük senedinden başka gemi teslim talimatları ve elektronik konişmento da düzenlenebilir.

Gemi teslim talimatı, yükün daha denizdeyken farklı alıcılara satılmasına imkân veren bir belgedir. Taşıma sözleşmesinin varlığına ve eşyanın belgede yazıldığı şekilde teslim alındığına dair adi karine niteliğine sahiptir.

Elektronik konişmento, teknolojinin gelişmesiyle birlikte hız kazanan taşımalarda ortaya çıkan ihtiyaçlara çözüm olması için ortaya çıkmıştır. Kâğıt konişmento ile aynı hukuki işleve sahiptir. Elektronik konişmentonun kâğıt konişmentoya dönüştürülmesi de mümkündür. Daha az maliyetli ve daha güvenli olduğu için ticaret hayatında çok sık kullanılır.

Eşya taşınması için kullanılan bir diğer taşıma türü ise hava taşımasıdır. Hava yolu taşıması, uçakların icadı ile hayatımıza giren bir taşıma yöntemidir. Bu yöntem, özellikle hızlı olması sebebiyle çokça tercih edilir. Uluslararası taşımalarda sıklıkla başvurulan bu yöntemle ilişkin çıkan uyuşmazlıklara yeknesak çözümler getirmek amacıyla çeşitli Konvansiyonlar ülkelerce kabul edilmiştir.

Ücret karşılığı ve hava aracı ile gerçekleştirilen taşımalar ve hatta hatır taşımaları da uluslararası Konvansiyonlara tabidir. Hava yolu taşımalarında kullanılan taşıma belgesi ise hava yük senedi (air waybill) olarak adlandırılır.

Hava yük senedi, hava yolu ile yük taşınmasına dair verilen bir belgedir. Bu belgenin düzenlenmemesi ise eşya taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemez. Hatta yapılan taşımanın kaydının muhafaza eden başka bir belge de hava yük senedi yerine geçebilir.

Hava yük senedi, taşıma sözleşmesi uyarınca gönderenden teslim alınan eşyanın hak sahipliğini ve taşıma sözleşmesini belgelendirir. Aynı zamanda eşyanın hasarı veya zıyaı halinde, öncelikli ispat aracı olarak kullanılır; yani sorumluluk tespiti açısından son derece önemli bir belgedir.

Hava yük senedi, kıymetli evrak özelliğini haiz değildir. Zaten taşımalar kısa süreli olduğu için de kıymetli evrak niteliğinin olmaması yerinde olmuştur.

Hava yük senedini kimin düzenleyeceğine ilişkin olarak Montreal Konvansiyonu ve TTK farklı hükümler ortaya koymuştur. Montreal Konvansiyonuna göre hava yük senedini gönderen düzenler iken; TSHK'ya göre taşıyıcı düzenler. TSHK'nın neden uluslararası Konvansiyon ile çelişen bir hüküm öngördüğüne ilişkin net bir cevap yoktur.

Taraflar hava yük senedini diledikleri gibi düzenleyebilirler. Uygulamada genellikle IATA tarafından düzenlenmiş standart hava yük senetleri kullanılır.

Hava yük senedi, her biri asıl olan üç parça olarak düzenlenir. İlk parçaya taşıyıcı için yazılır ve gönderen tarafından imzalanır. İkinci parçaya gönderilen için yazılır ve taşıyıcı ve gönderen tarafından imzalanır. Üçüncü parça ise taşıyıcı tarafından imzalanır ve yükün teslim edilmesinden sonra gönderene verilir.

Tarafların hava yük senedindeki imzası baskı veya mühür şeklinde olabilir.

Hava yük senedi, eşyanın ağırlığına, ebadına ve paketlenmesine ve paketlerin sayısına dair belirtilen hususların doğruluğuna da karine teşkil eder. Ancak bunların taşıyıcıya karşı delil olarak kullanılabilmesi için taşıyıcının bunları gönderenin huzurunda kontrol etmesi ve bunu hava yük senedinde belirtmesi gerekir.

Taşıma belgeleri, tüm taşıma sürecinin tam ve doğru gerçekleştirilmesi için öngörülen belgelerdir. Bu sebeple bu belgelerden doğan sorumlulukların ve sorumluluktan kurtuluş hallerinin tespit edilmesi de önem arz eder.

Kara yolu taşımalarında kullanılan taşıma senetlerinde yer alan beyanlar sebebiyle hem taşıyıcı hem de gönderen sorumludur.

Taşıyıcı, taşıma senedine, CMR madde 6/1-k'da düzenlenmiş olan CMR beyanını eklemek zorundadır. Taşıyıcı söz konusu CMR beyanını taşıma senedine eklememesi sebebiyle sorumludur. Taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için öncelikle talep hakkı sahibi ile arasında eşya taşıma sözleşmesi yani hukuki bir ilişki var olmalıdır. Yine talep hakkı sahibinin bu beyanın eksikliği sebebiyle zarara uğramış olması ve uygun illiyet bağının bulunması gereklidir. Taşıyıcının, bu zararın meydana gelmesinde kusurunun olması aranmaz; kusuru olmasa dahi zarardan sorumludur. Taşıyıcı, uygun illiyet bağını kesen sebeplerin varlığı halinde yani mücbir sebep, zarar görenin hukuka aykırı davranışı veya üçüncü kişinin kastının varlığını ispat edebildiği ölçüde sorumluluktan kurtulabilir. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin herhangi bir sınır yoktur. Taşıyıcı, talep hakkı sahibinin uğradığı tüm zararı karşılamak zorundadır. Ayrıca eşyanın taşıta yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması aşamalarından da taşıyıcı sorumludur.

Taşıma senedinde, eşyaya ilişkin olarak yazılan bilgiler, gönderenin uhdesindedir. Bu bilgileri temin eden taraf gönderen olduğu için taşıyıcıya bu bilgileri tam ve doğru olarak vermek ve bunları taşıma senedine geçirmek zorundadır. Zira taşıma senedinde eşyaya ilişkin yer alan bilgilerin yanlış olması durumunda taşıma sağlıklı bir şekilde gerçekleşmez. Taşıyıcının sorumluluğunda olduğu gibi gönderenin sorumluluğunda da taraflar arasında, hukuki bir ilişki mevcut

olmalıdır; yani eşya taşıma sözleşmesi var olmalıdır. Aynı şekilde taşıma senedinin de düzenlenmiş olması gerekir. Taşıyıcı, zarara uğramış olmalıdır ve bu zararını da ispat etmelidir. Zarar ile gönderenin eksik ve yanlış bilgi vermesi arasında uygun illiyet bağının var olması gerekir. Ancak tabii ki gönderen mücbir sebep, zarar gören taşıyıcının ağır kusuru ve üçüncü kişilerin kastının varlığını ispat edebildiği ölçüde sorumluluktan kurtulabilir. Gönderenin sorumluluk sınırı, CMR’de herhangi bir sınıra tabii değil iken; TTK’da gönderenin brüt ağırlığının 8,33 ÖÇH ile sınırlıdır. Anayasa madde 90 gereği CMR hükmü öncelikli olarak uygulanır.

Eşyanın ambalajlanması gönderenin sorumluluğundadır. Gönderen, eşyanın yetersiz ambalajlanması sebebiyle taşıyıcıya karşı sorumludur. Gönderenin bu sorumluluğuna gidilebilmesi için taraflar arasında eşya taşıma sözleşmesinin varlığı gereklidir. Aynı zamanda zarar ve uygun illiyet bağı da mevcut olmalıdır. Zararın tazmini için CMR’de bir meblağ sınırlaması yoktur. TTK’da ise 8,33 ÖÇH sınırı vardır. Gönderen uygun illiyet bağına kesen sebeplerin varlığını ispat edebildiği ölçüde sorumluluktan kurtulabilir. Ayrıca taşıyıcının ambalajdaki ayıbı bilmesi yahut ayıbın görünür olması durumunda taşıyıcının, taşıma senedine buna ilişkin çekince koymuş olması gerekir; buna rağmen çekince koymayıp eşyayı teslim alan taşıyıcı ise rizikolarına katlanır. Taşıyıcı, taşıma senedine bu kontrolü gerçekleştirecek araç-gereçlerinin mevcut olmadığına ilişkin de çekince koyarak sorumluluktan kurtulabilir. İşaretleme ve numaralandırmadaki yetersizliklere ilişkin olarak ortaya çıkan sorumluluk hükümleri de yukarıda açıkladığımız esaslara tabidir.

Refakat belgeleri sebebiyle de hem taşıyıcının hem de gönderenin sorumluluğu gündeme gelir.

Taşıyıcı, refakat belgelerinin zıyaından veya hatalı kullanılmasından sorumludur. Aynı şekilde taşıyıcı, teslim aldığı andan itibaren geçen süre boyunca da eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden sorumludur. Taşıyıcının refakat belgelerinin hatalı kullanımı sebebiyle sorumluluğuna gidilebilmesi için taraflar arasında eşya taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olması gerekir. Taşıyıcının sorumluluğu için tazminat hakkı sahibinin, zarara uğramış olması ve uygun illiyet bağının bulunması yeterlidir; kusur aranmaz. Taşıyıcı, refakat belgelerinin zıyaına veya hasarına sebep olan olayın kaçınılmaz olduğunu veya bu olayın sonuçlarını önleyemeyeceğini ispat edebildiği ölçüde sorumluluktan kurtulur. Yani tedbirli bir taşıyıcı gibi davrandığını ispat etmesi gerekir. Ayrıca uygun illiyet

bağını kesen sebeplerden birinin varlığını ispat ettiği takdirde de sorumluluktan kurtulur. Taşıyıcının sorumluluğu, eşyanın tam zıyaı halinde ödenecek tazminat miktarı ile sınırlıdır.

Gönderen, refakat belgelerindeki bilgileri temin eden taraftır. Dolayısıyla refakat belgelerindeki bilgilerin eksik veya hatalı olması dolayısıyla gönderen sorumlu tutulmuştur. Ancak burada ikili bir ayrıma gidilebilir. Eğer gönderen, refakat belgelerini, taşıyıcının talebi üzerine düzenlemişse CMR madde 11 hükmü uygulama alanı bulur. Ancak gönderen refakat belgesini kendi isteği ile düzenlemişse CMR madde 7 hükmü uygulama alanı bulur. Gönderenin sorumluluğuna gidilebilmesi için eşya taşıma sözleşmesinin varlığı şarttır. Ayrıca bu belge ve bilgilerdeki eksiklik sebebiyle bir zarar ortaya çıkmış olması ve uygun illiyet bağının mevcut olması gerekir. Gönderenin ödeyeceği tazminat miktarına ilişkin CMR'de herhangi bir sınır öngörülmemiştir. TTK'da ise gönderenin brüt ağırlığının 8,33 ÖÇH ile sınırlandırılmıştır. Gönderen, uygun illiyet bağını kesen sebeplerin varlığı halinde ve zararın taşıyıcının veya taşıyıcının adamlarının hukuka aykırı veya ihmali davranışından kaynaklandığını ispat ettiği ölçüde sorumluluktan kurtulur.

Demir yolu taşımalarında kullanılan CIM taşıma belgesi sebebiyle hem taşıyıcının hem de gönderenin sorumlulukları vardır.

Taşıyıcı, CIM taşıma belgesine, taşımanın CIM 1999'a tabi olduğuna ilişkin beyanı eklemek zorundadır. Aksi takdirde gönderenin bu sebeple uğradığı zararları tazmin etmek zorundadır.

Taşıyıcı, idari formalitelerin tamamlanması için gönderence kendisine verilen bilgi ve belgelerin yanlış kullanılmasından sorumludur. Taşıyıcının bu tazminat sorumluluğu, eşyanın kaybı durumunda ödenecek olan tazminat miktarını geçemez.

CIM taşıma belgesini düzenlemek, gönderenin uhdesindedir. Bu yüzden gönderen, taşıma belgesinde yazan bilgilerden sorumludur. Ayrıca bilginin, CIM taşıma belgesinde yazılması gerekenden başka bir yere yazılması veya RID'nin gerektirdiği bilgilerin yazılmaması sebebiyle de gönderenin sorumluluğu gündeme gelir. CIM taşıma belgesini, tarafların anlaşması ile taşıyıcı düzenlenmiş olsa dahi bunu gönderen hesabına yapmış sayılır. Aksinin ispatı mümkündür.

Gönderen, taşımanın gerçekleştirilmesi için gerekli olan idari formaliteleri taşıyıcıya vermek zorundadır. Gönderen bu bilgi ve belgeler sebebiyle de sorumludur. Taşıyıcının hatası olduğunu ispat eden gönderen ise sorumluluktan

kurtulabilir. Ancak taşıyıcının bunların doğruluğunu araştırmak gibi bir sorumluluğu yoktur.

Deniz yolu ile taşımada kullanılan konişmento sebebiyle de hem taşıyanın hem de taşıtanın sorumluluğu mevcuttur.

Taşıyan, varna limanın yükü, konişmentonun meşru hamiline teslim etmekle yükümlüdür. Aynı zamanda konişmentoda yer alan kayıtlardan da taşıtana ve yetkili hamiline karşı sorumludur. Taşıyanın sorumlu olması için zarar ve uygun illiyet bağıının da varlığı aranır. Taşıyan, konişmentoda yer alan kayıtların gerçeğe aykırı olmasında kusurunun bulunmadığını veya zararın teknik sebeplerden meydana geldiğini, geminin elverişsiz olduğunu tespitin mümkün olmadığını ya da taşıtanın yüke ilişkin olarak kasıtlı bir şekilde yanlış bilgi verdiğini ispat edebildiği ölçüde sorumluluktan kurtulabilir.

Taşıtan, konişmentoda eşyaya ilişkin olarak yer alan bilgilerin doğruluğundan sorumludur. Taşıyan, bu bilgilerin doğru olmadığını bildiği halde çekince koymaz ise sorumluluktan kurtulamaz.

Hava yolu taşımalarında kullanılan hava yük senedi sebebiyle hem taşıyıcının hem de gönderenin sorumluluğu vardır.

Taşıyıcı, hava yük senedinde yer alan bilgilerdeki tutarsızlık, yanlışlık veya eksikliklerden gönderene karşı sorumludur. Taşıyıcının sorumluluğunun kapsamına gönderenin kendisine karşı sorumlu olduğu kişiler de girer. Taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için gönderenin veya gönderenin kendisine karşı sorumlu olduğu kişilerin bir zarara uğramış olması gerekir. Taşıyıcı, maruz kalınan bu zararı tazmin eder.

Taşıyan, hava yük senedini kendisinin düzenlediği durumlarda hiçbir sorumluluğunun olmadığına ilişkin bir şartın hava yük senedine eklenmesini talep hakkı vardır ve bu geçerli bir taleptir. Ancak taşıyıcının veya adamlarının ağır kusuru veya kastı olduğunun ispat edildiği durumlarda artık sorumsuzluk şartı geçerli değildir. Benzer şekilde sadece taşıyıcının sorumlu olduğu da düzenlenebilir. Bu durumda gönderen, yine üçüncü kişilere karşı sorumlu olmaya devam eder; ancak tazmin ettiği meblağı daha sonra taşıyıcıya rücu edebilir.

Taşıyıcı, hava yük senedini kaybederse veyahut gerekli yerde kullanması gerekirken kullanmazsa da sorumlu olur.

Gönderen, hava yük senedini düzenlemekten ve kendisi tarafından eklenen ayrıntılardan, kayıtlardan ve bilgilerden taşıyıcıya karşı sorumludur. Ayrıca hava yük senedinde yer alan bilgilerin doğruluğundan da sorumludur. Bu sorumluluğu gündeme gelmesi için gönderenin bilgiyi bizzat eklemiş olması şart değildir. Göndereni temsilen hareket eden bir kişinin eklemesi de yeterlidir; bu kişi taşıyıcının temsilcisi dahi olsa bu durum değişmez. Hatta hava yük senedini gönderenin isteği ile taşıyıcı düzenlemiş olsa bile bunu gönderen adına yapmış kabul edilir. Bu durumun aksi her zaman ispat edilebilir.

Sonuç olarak taşıma belgeleri, her taşıma ortamına göre farklı şekilde düzenlenseler de aslında temelde benzer mahiyettedirler. Bu taşıma belgelerinin eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için şart olup olmadığı, tarafları, içeriklerinde nelerin bulunması gerektiği, hangi hususların zorunlu, hangi hususların ihtiyari olduğu, hukuki nitelikleri, ispat güçleri veyahut da taşıma belgelerinden doğan sorumluluk hallerine bakıldığında birbirlerine benzer nitelikte oldukları görülür. Ancak tabii ki taşıma ortamlarının farklı olması veya öteden beri süregelen örf ve âdetin bulunması gibi sebeplerle, farklı ortamlarda gerçekleştirilen taşımalar için düzenlenen taşıma belgelerinde farklılıklar ortaya çıkabilir.

KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL Burak (2009), “Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri ve Senetlerin Taşıyıcının Sorumluluğunda Etkileri”, *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 4, Sayı 1, ss. 85-119.
- ADIGÜZEL Burak (2021), *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*, Gözden Geçirilmiş 4. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara.
- ADIGÜZEL Selminaz (2019), *Demiryolu Eşya Taşımacılığı – I*, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.
- ARAS YEŞİLOVA Ecehan (2013), “Yük Senedinin (TTK m. 859) Türk Ticaret Kanunu’nda Yeniden Yer Alması, Karayolu Taşımacılığında Kıymetli Evraka İmkân Verilmesi Midir?”, *Legal Hukuk Dergisi*, Cilt 11, Sayı 123, ss. 49-65.
- ARKAN Sabih (1978), “Türk Ticaret Kanunu’nun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 9, Sayı 4, ss. 1025-1046. (Taşıma Senetleri)
- ARKAN Sabih (1979), “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 10, Sayı 2, ss. 397-414.
- ARKAN Sabih (1987), *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara. (Demiryolu Taşımaları)
- CAN Mertol (2003), *Deniz Ticareti Hukuku Cilt I (Giriş – Gemi – Deniz Hukuku Kişileri)*, Gözden Geçirilmiş İkinci Baskı, İmaj Yayınevi, Ankara.
- CAN Mertol (2017), *CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, İmaj Yayınevi, Ankara.
- CAN Mertol (2019), *Kıymetli Evrak Hukuku (Ders Kitabı)*, İmaj Yayınevi, Ankara.
- CİĞER Selim (2020), “Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu) – Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 69(2), ss. 369-398.

- ÇİFTÇİ Tuğba (2013), "CMR Taşıma Senedi", *Legal Hukuk Dergisi*, Cilt 11, Sayı 131, ss. 55-79.
- DAĞ Elif (2010), *CMR'ye Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- EKŞİ Nuray (2020), *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999)*, Beta Yayıncılık, İstanbul.
- ERDAL Ceyda (2019), *Bir Tüketici İşlemi Olarak Taşıma Sözleşmesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- ERDİL Engin (2020), *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- FRANKO Nisim (1992), *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara.
- GÜMÜŞ Mustafa Alper (2021), *Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri*, Yetkin Yayınları, Ankara.
- GÜNER ÖZBEK Meltem Deniz (2012), "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Cilt 18, Sayı 3, ss. 233-254.
- GÜNER ÖZBEK Meltem Deniz (2016), "Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı", *TBB Dergisi*, Cilt 28, Sayı 123, ss. 325-372.
- GÖĞER Erdoğan (1965), *Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlon) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı*, Ajans-Türk Matbaası, Ankara.
- İŞIKLAR Güneş Karol (2018), *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- KALPSÜZ Turgut (1971), *Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cilt*, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara.
- KARA Hacı (2006), "Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder", *Legal Hukuk Dergisi*, Cilt 4, Sayı 37, ss. 67-85.

- KARAN Hakan (2000), “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 20, Sayı 4, ss. 153-165.
- KARAN Hakan (2004), “Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 22, Sayı 3, ss. 99-137.
- KARAN Hakan, KARA Özgenur ve VARAN İzel (2020), *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, 2. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara.
- KIRAN Süleyman (2018), “Eşya Taşımalarında Refakat Belgeleri (Bilgileri) ve Bunlardan Doğan Sorumluluk”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, Cilt 4, Sayı 2, ss. 175-186.
- KUBİLAY Huriye (2018), “Elektronik Konişmento Uygulamasındaki Güncel Gelişmeler”, *DEHUKAMDER*, Cilt 1, Sayı 1, ss. 33-48.
- KULA Nil (2018), *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- LALE Muktedir (2015), *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR*, Adalet Yayınevi, Ankara.
- MERAL Yurdağül (2020), “Uluslararası Ticaret ve Elektronik Konişmentonun (BOLERO) Rolü”, *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 8(1), ss. 171-178.
- GÜNER ÖZBEK Meltem Deniz (2016), “Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı”, *TBB Dergisi (123)*, ss. 325-372.
- ÖZDEMİR Atalay (1992), *Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu (Bagaj, Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle)*, Sanem Matbaacılık, Ankara.
- ÖZDEMİR Turkay (2005), *Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu* (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- SEVEN Vural (2012), *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (Madde 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen*, Yetkin Yayınları, Ankara.

- SÖZER Bülent (1977), “Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 9, Sayı 1, ss. 369-405.
- SÖZER Bülent (2001), “Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 21, Sayı 1, ss. 141-192.
- SÖZER Bülent (2006), “Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 3, Sayı 1, ss. 185-373.
- SÖZER Bülent (2009), *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, Genişletilmiş 2. Bası, Vedat Yayıncılık, İstanbul.
- SÖZER Bülent (2013), “Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, *İstanbul Barosu Dergisi*, Cilt 87, Sayı 3, ss. 49-67.
- ŞEKER Esra (2019), *Türk Hukukunda Demiryolu Taşıyıcısının Sorumluluğu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- ŞENEL Nehir (2019), *Türk Hukuku'na Göre Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- TÜZÜNER Özlem (2012), “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, Cilt 25, Sayı 101, ss. 167-196.
- ÜLGEN Hüseyin (1987), *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara.
- ÜLGEN Hüseyin (1988), *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.
- YAZICIOĞLU Emine (2020), *Kender – Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul.
- YEŞİLOVA Ecehan (2005), “CMR – Taşıma Senedinin İspat Kuvveti”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 7, Sayı 1, ss. 237-273.

YILDIRIM Hakan (2016), *Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat*, Adalet Yayınevi, Ankara.

ZEVKLİLER Aydın ve GÖKYAYLA Emre (2017), *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 17. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara.

