

ULUSLARARASI TAŞIMADA KULLANILAN TAŞIMA SENETLERİ VE SENETLERİN TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNDA ETKİLERİ

*Yrd. Doç. Dr. Burak ADIGÜZEL**

I. GİRİŞ

21. yüzyılın küreselleşen ekonomisinde uluslararası ticari faaliyetlerin temel sağlayıcısı olan taşıma, kara, deniz, hava ve iç su olarak çeşitli ortamlarda gerçekleştirilmektedir. Taşımanın taşınanın ne olduğu göz önünde tutularak eşya ve yolcu taşımacılığı olarak sınıflandırılması mümkünse de¹, asıl ele alınması gereken elbette ki küresel ekonominin belirleyicisi olarak ticari eşya taşımasıdır. Dünya ticareti açısından büyük bir miktara ulaşmış eşya taşıma sonucu güçlü ve büyük sermayeye sahip taşıma şirketlerinin rol aldığı bir taşıma piyasası oluşmuştur. Taşımanın bu kadar önemli bir hale gelmesi, taşıma sırasında gerek taşıyıcı gerekse gönderen ve gönderilenin haklarının korunması veya bunların ispatlanabilmesi açısından her taşıma şekline göre, farklı taşıma senetlerinin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Tabii ki burada bahsettiğimiz senetler, taşınan eşyalar için çoğunlukla taşıyıcı tarafından düzenlenen ve taşınan eşyaları nitelikleri, özelliklerini, miktar ve değerlerini bildirenler olup, hukuki nitelikçe taşımayı temsil edenlerdir. .

Bu bakımdan iç su taşımalarını ülke kavramından ayıramayacağımız için ayrı tutarsak², uluslararası olarak kara, deniz ve hava yoluyla yapılan taşımalar

* Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

¹ Bu sınıflandırmada yolcunun yanında taşıdığı eşya, eşya kavramından daha farklı olarak bagaj olarak adlandırılmakta ve yolcu taşıma sözleşmesinin içeriği içinde yer aldığından yolcu kavramıyla birlikte ele alınarak, ondan ayrılmamaktadır. Çünkü yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcı yolcunun bagajların da taşımak yükümlülüğü altındadır. Bu konuda bkz. **Ülgen Hüseyin**; Türk Hukukunda Ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu Ve Bagaj Taşıma, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Ankara 1985, s.28 ve dn.11.

² Bununla birlikte, 25 Eylül-3 Ekim 2000 tarihleri arasında Budapeşte'de Birleşmiş Milletler/Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Tuna Nehri Komisyonu ile Ren Nehrinde Gemilerin Seyrüseferi İçin Merkez Komisyonu (CCNR) tarafından düzenlenmiş diplomatik konferans-

ile bunların birleşmesi sonucu oluşan zincirleme veya multimodal taşımalarda kullanılan farklı taşıma senetleri ile karşılaşmaktadır. Ancak esasen bir ya da birden fazla taşıma yolu kullanılarak yapılan taşıma söz konusu olsun, taşımayı ilgilendiren birden çok senet ile karşılaşılması mümkündür. Burada bizim için önemli olan ve konumuzu oluşturan, uluslararası konvansiyonlarda öngörülmuş olan taşıma belgeleridir.

Bu senetler için asıl önemli hususlar, eşyayı temsil niteliklerinin olup olmaması, ispat kuvvetine dair özellikleri ve bunun taşıyıcının sorumluluğunda etkilerinde ortaya çıkmaktadır.

İşte bu nedenle her bir taşıma çeşidinde kullanılan taşıma senetlerinin özellikleri, hukuki nitelikleri ve bunların taşıyıcının sorumluluğuna etkisi açısından birbirlerinden farklarını inceledik. Bu incelemeyi yaparken öncelikle taşıma senetlerine değindikten sonra, bunların taşıyıcının sorumluluğuna etkisini ele aldık.

Her ne kadar taşıma senetlerinin her birinin üzerinde ayrı bir çalışmanın konusu olacak kadar geniş değerlendirmeler yapılabilecek ise de, bunlara kısaca değinmenin hem genel özelliklerinin hatırlanması hem de senetlerin birbirinden ayrılan yönlerinin derli toplu görülebilmesi için ilk başta açıkladık.

II. ULUSLARARASI TAŞIMA SENETLERİ

A.CMR-Taşıma Senedi

Karayoluyla yapılan uluslararası taşımalarda Avrupa kıtasında uygulanan konvansiyon olan CMR'nin³ Resmi Gazetede yayımlanan resmi çevirisinin⁴ 4.maddesinde taşıma sözleşmesinin bir sevk mektubuna bağlanarak taşımının yapılabileceğinden bahsetmiştir. Buna göre uluslararası karayolu taşımacılığı için öngörülen taşıma senedi, sevk mektubu olarak anılmıştır.

Türk Ticaret Kanununun Kıymetli Evrak'ı düzenleyen üçüncü kitabında yer alan Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi başlıklı ikinci ayırmadaki 768.maddede Taşıma Senedi olarak isimlendirilen belgeye karşın, CMR'nin resmi çevirisinde

ta, İç Su Yollarıyla Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Budapeşte Konvansiyonu (CMNI), iç su taşımalarına ilişkin uluslararası bir antlaşma olarak yürürlüğe girmiştir.

³ Asıl adı, "Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route" bu olan uluslararası konvansiyonun, Resmi Gazetede yayımlanan Türkçe çevirisindeki adı, "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi"dir. Ancak bu hatalı çeviri yerine Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşımaya İlişkin Antlaşma" biçiminde bir adın kullanılması kanımızca daha uygundur.

⁴ 07.12.1993 tarihli 3939 sayılı uygun bulma kanununun yayımlandığı 22.06.1994 tarih ve 21968 sayılı Resmi Gazete.

söz konusu belgenin sevk mektubu olarak anılması temelde iki hususa ilişkin olabilir.

Bunlardan birincisi belgenin TTK'da yer alan taşıma senedi gibi kıymetli evrak niteliğinin olmaması nedeniyle böyle bir ayrıma gidilmiş olması⁵, diğeri ise konvansiyonun Fransızca ve İngilizce metinlerinin ele alırken ihtimamsız ve hukuki olmayan bir çeviri yapılmasıdır⁶.

Kanımızca da ikinci durumun olma ihtimali daha kuvvetlidir⁷.

Bu nedenlerle sevk mektubu ibaresinin doğru olmaması nedeniyle bunun yerine taşıma senedi ya da irsal senedi kullanmak daha doğrudur. Bu nedenle her ne kadar TTK m.768 vd. düzenlenmiş taşıma senedinden farklı bir niteliği olan CMR senedinin, yine de resmi çeviriden farklı olarak taşıma senedi olarak kullanılmasını daha uygun görmekteyiz⁸. Ancak taşıma senedinin CMR sözleşmesi çerçevesinde kullanılabilmesi nedeniyle, CMR-Taşıma senedi adını kullanmanın daha doğru olduğunu da söylemeliyiz⁹.

Esasen konvansiyonun bütününe bakıldığında taşıma senedinin varlığını ele alan pek çok hükmün görülmesi, CMR tarafından bu belgenin uluslararası bir taşımanın en temel konulardan biri sayıldığını ortaya koymaktadır¹⁰.

⁵ Nitekim Konvansiyonun Almanca çevirisinde, CMR m.4'de yer alan belge Alman Ticaret Kanununun (HGB) 408.paragrafında yer alan ve kıymetli evrak niteliği olmayan Frachtbrief esas alınarak aynı şekilde isimlendirilmiştir. Bu yöndeki görüş için bkz. **Yeşilova Ecehan**; CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD C.7, S.1, İzmir 2005, s.238.

⁶ Resmi çevirideki özensizlik hakkındaki eleştiriler için bkz. **Kendigelen Abuzer/Aydın Alihan**;"Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşınma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi", Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55.Yaş Günü Armağanı, C.I, İstanbul 2002, s.495 vd.

⁷ Gerçektende, CMR'nin Fransızca metninde yer alan "lettre de voiture" ibaresi irsaliye veya sevk senedi anlamlarına gelmekle beraber, kanımızca Fransızca metindeki bu ibare esas alınarak, resmi çeviride buradaki "lettre" ifadesi bütün bir tümce ele alınmadan, mektup gibi anlaşılabilir ya da mektup şeklinde kullanılması mümkün görülerek bu şekilde kullanılmıştır.

⁸ CMR'deki senet, taşıma senedinin, taşıyıcının imzaladığı nüshasından (Ladeschein) farklı olarak eşyayı temsil fonksiyonunu içinde barındırmıyorsa da, HGB §408'deki Frachtbrief ile aynı özellikleri taşıması nedeniyle hukuki nitelikçe benzer oldukları söylenebilecektir. Bu yönde, **Arkan Sabih**; Türk Ticaret Kanununun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, Batider, C.IX, S.4 Ankara 1978, s.1027, **Yeşilova**; Taşıma Senedi, s.239-240.

⁹ Benzer şekilde, **Şanlı Cemal/Ekşi Nuray**; Uluslararası Ticaret Hukuku, 5.Bası, İstanbul 2006, s.233.

¹⁰ **Akıncı Ziya**; Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR, Ankara 1999, s.43.

CMR-taşıma senedine CMR'nin ilgili hükümleri kapsamında baktığımızda herhangi bir şeklinin olmadığı anlaşılmaktadır¹¹. Bununla beraber uygulamada kullanılması için CMR-taşıma senedinin bir örneği Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU) tarafından hazırlanmıştır¹².

Bununla birlikte taraflar 6.maddenin öngördüğü içeriği taşımak şartıyla, bu örneğe bağlı kalmayarak istedikleri biçimde bir CMR-taşıma senedi düzenleyebilirler¹³.

CMR-taşıma senedinin içeriği CMR m.6 göz önüne alınarak temelde üç grupta ele alınabilir. Bunlar; gönderene ilişkin kayıtlar, taşıyıcıya ilişkin kayıtlar ve her ülkede değişebilen kamu hukuku hükümlerine ilişkin kayıtlardır¹⁴. Bununla birlikte 6.madde sevk senedinde olması gereken kayıtları zorunlu kayıtlar ve ihtiyari kayıtlar olarak ikiye ayırmış ve burada ihtiyari kayıtları esasen her taşımanın özelliğine göre eklenebilecek hususlar olarak ortaya koymuştur¹⁵.

CMR'nin 4.maddesi, CMR-taşıma senedine bağlanarak bir taşıma sözleşmesi yapılabileceğinden bahsetmektedir¹⁶.

Yine 4. maddenin ikinci cümlesi, CMR-taşıma senedinin olmaması, hatalı düzenlenmesi ve sonradan kaybolmasının taşıma sözleşmesinin varlığını veya

¹¹ **Glöckner Herbert**; Leitfaden zur CMR, 8. Auflage, Berlin 2005, s.107, **Thume Karl Heinz/Seltmann Delmer**; Kommentar zur CMR, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, Heidelberg 1997, s.68.

¹² Söz konusu örnek 1962 yılında Münih'deki IRU kongresinde kabul edilmiş ve Uluslararası Ticaret Odası (CCI) tarafından da uluslararası taşımalarda kullanılması için desteklenmiştir.

¹³ **Mercadal Barthelemy**; Conclulsion of The Contract of Carriage: The Role Of The Consignment Note And The General Conditions (Arts 4,5,6,7,9,11,21), International Carriage Of Goods By Road (CMR), Editor Jan Theunis, London 1987, s.33.

¹⁴ **Glöckner**, s.107.

¹⁵ Bu kapsamda aktarmaya izin verilmediği, gönderenin ödemeyi kabul ettiği masraflar, eşyanın teslimi sırasında yapılacak ödeme miktarı, eşyanın değeri ve tesliminde faiz talep edilmişse bu oran, eşyanın sigortalanmasında gönderenin taşıyıcıya verdiği talimatlar, taşıma süresini, taşıyıcıya verilen belgelerin listesi ve tarafların öngördükleri başkaca kayıtlar kayıta alınabilecektir.

¹⁶ Esasen CMR sözleşmesinin Resmi çevirisinde yer alan "...sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir" ibaresi yanlış çeviri ile doğru olmayıp, ikinci cümlenin ortaya koyduğu CMR'ye tabi bir taşıma sözleşmesinin CMR-taşıma senedi düzenlenmeden de yapılabileceği hükmü ile çelişmektedir. Bu sebep dolayısıyla, İngilizce metinde yer alan "...shall be confirmed" tabiri ile ortaya konulan taşıma sözleşmesinin CMR-taşıma senedine bağlanacağı şeklinde anlaşılmalıdır. Almanca çeviride yer alan "festgehalten" tabiri de aynı anlama gelmektedir.

geçerliliğini etkilemeyeceği ortaya koymuştur. Buna göre, CMR-taşıma senedi olmaksızın uluslararası bir taşıma sözleşmesi yapılabilir ve bu sözleşmeye CMR hükümleri uygulanır.

CMR m.5, CMR-taşıma senedinin üç nüsha biçiminde tanzim edileceğini ve bunların gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanacağını düzenlemiştir. Burada CMR-taşıma senedinin bir nüshası gönderende kalmakta, bir nüshası taşınan eşyalarla birlikte yola çıkmakta, son nüsha ise taşıyıcıda kalmaktadır. IRU'nun düzenlemiş olduğu örnekte ise dört nüsha söz konusu olup, gönderene verilen nüsha kırmızı, gönderilen için hazırlanan nüsha mavi, taşıyıcının saklayacağı nüsha yeşil ve eşyaların kamu makamları tarafından denetlenebilmesi için hazırlanmış olanı siyahtır¹⁷. Bu nüshalardan bu şekilde düzenlenmesi söz konusu olsa bile, gönderilene taşıma sonunda verilmesi gereken nüshanın herhangi bir nedenle verilmemesi dahi taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilememektedir¹⁸.

CMR-taşıma senedini kimin düzenleyeceğine dair de, CMR'de bir hüküm yoktur. Uygulamada gönderen veya taşıyıcı tarafından düzenlemenin yapıldığı görülmektedir¹⁹.

CMR-taşıma senedine hukuki nitelik olarak kıymetli evrak niteliği tanınmamıştır. Daha doğrusu, CMR'deki hükümlerde dolaylı olarak buna ilişkin bir hüküm olmadığı gibi, doğrudan da CMR-taşıma senedinin hukuki niteliğine dair bir kaide ortaya konulmamıştır²⁰. Yani bu anlamda CMR-taşıma senedi taşınan eşyanın devredilmesini sağlayan bir belge olmayıp, taşıyıcı açısından sorumluluğa ilişkin bir ihtilafta ispat fonksiyonu icra eder bir niteliktedir.

B. Hamule Senedi

Demiryoluyla uluslararası eşya taşımaları için hükümler, 3 Haziran 1999 tarihli protokol²¹ ile üzerinde önemli değişiklikler yapılmış²², 9 Mayıs 1980 tarihli

¹⁷ Glöckner, s.111.

¹⁸ Akıncı, s.46, Mercadal, s.33.

¹⁹ Glöckner, s.111.

²⁰ Akıncı, s.47, Maccarone S.; The Right of Disposal Under the CMR Convention (Arts. 12, 13), International Carriage of Goods by Road (CMR), London, 1987, s.70.

²¹ Bu protokol Letonya'nın Vilnius şehrinde imzalandığı için Vilnius Protokolü olarak anılmaktadır. Türkiye 06.010.2005 tarih 5048 sayılı kanunla protokolü onaylamıştır.

²² Bu değişikliklerin en önemlilerinden birisi, konvansiyonun uygulama alanı bakımından, 1999 CIM 1 § 1, CMR m.1 hükmüne benzer olarak düzenlenmiş ve 1980 CIM'dekinden farklı olarak taraf devletler arasında devamlı işleyen bir demiryolu hat sistemi zorunluluğunu kaldırmıştır.

Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme'nin (COTIF)²³ ikinci kısımda Konvansiyona ait iki ekten ikinci olan "Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar" da (CIM)²⁴ yer almaktadır. Söz konusu protokol, CIM üzerinde de değişikliklere yol açmıştır. Bu değişiklikler özellikle, CIM'de, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğine, taşıma sözleşmesi ile hamule senedi ilişkisine ve hamule senedinin içeriğine dair bazı önemli değişiklikler olarak görülmektedir.

1999 CIM 6 § 1'e göre artık 1980 CIM 11 § 1'den farklı olarak demiryolunda eşya taşıyan taşıyıcı ile eşya sahipleri arasında eşyanın taşınması için bir taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için eşya ile birlikte bir hamule senedinin düzenlenmesi ve bunun demiryolu taşıyıcısına teslimi şart değildir. OTIF tarafından hazırlanan izahat raporuna²⁵ uygun bir şekilde, CMR hükümleri esas alınarak oluşturulan 1999 CIM 6 § 2'ye göre, taşıma sözleşmesi bir hamule senedi ile teyit edilmesi şarttır. Ancak hamule senedinin yokluğu, usulüne uygun düzenlenmemesi veya kaybolması taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etki etmez.

Bu anlamda yeni düzenleme ile demiryolu vasıtasıyla eşya taşıma sözleşmesinin kurulmasının hamule senedine bağlanma durumu ortadan kalkmıştır. Aynı zamanda CIM açısından taşıma sözleşmesi artık bir aynı akit değil, rızai bir akit²⁶. Taşımanın mümkün olduğu tarihte hamule senedinin taşıyıcı demiryolu tarafından damgalanması ile sözleşmenin tamamlanmış hale gelmesi²⁷ yerine de artık hamule senedi gönderen ve taşıyan tarafından imzalanmak veya taşıyıcının imzasının yerine damga vurulmak suretiyle hamule senedi düzenlenmiş olacaktır.

1980 CIM hükümlerine göre hamule senedi, doktrinde gönderen tarafından demiryoluna taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarını içinde barındıran bir irade beyanı olarak nitelendirilmekteydi²⁸. Ayrıca hamule senedinin demiryolu işlet-

²³ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires. Bu Konvansiyonun ülkemiz açısından 1.5.1985 tarihinden geçerli olmak üzere yürürlüğe girmesi, 21.03.1985 tarih ve 3172 sayılı kanunla uygun bulunmuştur. Söz konusu Konvansiyon daha sonra 3 Haziran 1999 tarihli protokol ile değiştirilmiş ve 6.10.2005 tarihli 5408 sayılı kanunla bu protokolün onaylanması uygun bulunmuştur.

²⁴ Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer.

²⁵ Rapor için bkz. <http://www.otif.org>.

²⁶ **Freise Reiner**; Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999, TranspR, 2-2007, s.47.

²⁷ **Arkan Sabih**; Demiryolu İle Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987, s.47.

²⁸ **Arkan; Demiryolu**, s.48, **Heinschel Helmut**; Güter-Transportrecht für Eisenbahn, Kraftverkehr und Binnenschifffahrt, Berlin 1993, s. 76.

mesi tarafından damgalanmasından sonra senet, taşıma sözleşmesinin yapıldığını ve sözleşmenin içeriğini ispatlayan belge olarak kabul edilmekteydi. Bu husus, artık 1999 CIM 6 § 2'deki hüküm gereğince gönderenin taşıma sözleşmesini kuran irade beyanı değil, 1999 CIM 8 uyarınca gönderenin demiryolu taşıyıcısı 1999 CIM 7 § 1 gereğince ihtirazî bir beyanda bulunmadıkça eşyaları iyi halde teslim ettiğine dair bir bildirimidir.

Hamule senedi 1999 CIM 8'e göre, gönderen tarafından düzenlenen bir belgedir. 1980 CIM 50 § 2'de, gönderen tarafından verilen bilgilerle sadece demiryolu personeli tarafından doldurulması izninin olması durumu, artık 1999 CIM 40 kapsamında da artık söz konusu değildir²⁹.

Hamule senedinin içeriğinde neler bulunması gerektiği 1999 CIM 7'de belirtilmiştir. Buna göre, varış garı ve varış günü, gönderileninin isim ve adresi, taşıma sözleşmesini yapan taşıyıcının isim ve adresi, eşyaların teslim alındığı tarih ve yer, gönderilene teslim yeri, eşyanın nitelikleri ve paketlenme metodu, eşyaların tehlikeli eşya olması durumunda RID³⁰ düzenlemesi uyarınca usulüne uygun olarak tanımlama³¹, eşyanın miktarı, parça sayısı ve ambalajın biçimi, tam vagon yüklemesi halinde vagonun numarası, ibraz edilmesi gereken belgeler³², hamule senedinde mutlaka bulunması gereken kayıtlardır. Bunun yanında 1999 CIM 7 § 2'de bazı hallerde hamule senedine ayrıca yazılması gereken kayıtlarında olduğu sekiz bentte açık olarak belirtilmiştir³³.

²⁹ Demiryolu taşımasının liberalleşmesi sonucu, Avrupa Birliği direktifleri esas alınarak hazırlanan 1999 değişiklikleri, taşıyıcıların yardımcıları kavramı ve taşıyıcıların bunlardan doğan sorumluluğunu yumuşatmıştır. **Freise**, s.49.

³⁰ Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (Demiryoluya Tehlikeli Eşyaların Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik)

³¹ 1980 CIM § 13/1-c'ye ilişkin 3 numaralı DCU (Dispositions complémentaires spéciales)'ya göre, kural olarak hamule senedine taşınmak için demiryoluna teslim olunan yerdeki ticari adın yazılmadığı yeterli olmakta, taşınan tehlikeli eşya niteliğinde olduğu zaman ise, yine 3 numaralı DCU'da belirtildiği şekilde açıklama yapılarak hamule senedine yazılması öngörülmüştü.

³² Hangi belgelerin ibraz edileceği taşımanın geçtiği ülkelerin mevzuatına göre belirleneceğinden, bunlar taşıma istikametine göre farklılık arz edebilmektedir. Tabii ki taşınan eşyanın niteliği de belgelerin çeşidini değiştirmektedir. Bu yönden en sık rastlanan belgeler, gümrük belgeleri, canlı hayvan taşımalarında menşe şahadetnamesi ve veteriner raporu olarak sayılabilir.

³³ 1980 CIM 13'de ise bu yönde bir açık bir belirtme söz konusu olmayıp, bunların neler olduğu ve hangi durumlar için yazılması gerektiği, CIM'e ait tüm hükümler ele alındığında anlaşılabilmekteydi **Arkan; Demiryolu**, s.55.

Son olarak 1999 CIM 7 § 3'de tarafların faydalı gördükleri hususları da hamule senedine kaydedebileceklerini hüküm altına almıştır.

1980 CIM 12 § 2'ye göre, iki nüsha olarak düzenlenen hamule senedi hakkında 1999 CIM'de de bir değişiklik yoktur. Eşya ile birlikte hamule senedinin teslim alınmasından sonra demiryolu ikinci nüshayı damgalayarak gönderene iade etmektedir³⁴. Damgalanan bu ikinci nüsha eşyayı temsil eden bir kıymetli evrak niteliğinde olmayıp, sadece taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğunu gösterir bir niteliğe sahiptir. Senedin kıymetli evrak niteliğine sahip olmadığı CIM 6 § 5'deki gönderene verilen ikinci nüshanın konişmento değeri olmadığı ifadesinden de anlaşılmaktadır.

Hamule senedi 1999 CIM 6 § 9'a göre elektronik olarak da düzenlenebilir. Bu düzenleme elektronik veri kaydı şeklinde belirlenmiş uygun semboller üzerinden yazılı olarak yapılacaktır. Bu veri kaydı aynı zamanda hamule senedinin delil niteliğini aynı şekilde taşıma imkânına sahiptir.

C. Konişmento

Konişmento, taşıyan veya temsilcisinin (genellikle kaptan) tarafından düzenlenen ve eşyanın taşınmak için taşıyana teslim olunduğunu ve varma limanında senedin hak sahibi görünen kişiye, senedin iadesi karşılığında aynen teslim edileceği taahhüdünü ihtiva eden bir kıymetli evrak olarak tanımlanmaktadır³⁵.

Bu tanım uyarınca, konişmentonun dört temel unsuru söz konusudur. Bunlar, taşıyan ve temsilcisi tarafından düzenlenme, yükün teslim alındığı veya gemiye yüklendiği³⁶ ile varma yerinde meşru hak sahibine teslim edileceği ikramını içermesi, eşyayı temsil etmesi, kıymetli evrak olmasıdır³⁷.

Uluslararası sözleşmelere bakıldığında 1978 tarihli Hamburg Kurallarına (HK) kadar yer alan konvansiyonlarda³⁸ konişmentodan bahsedilmekle beraber, tanımının yapıldığı görülmemekte, HK'da ise, navlun sözleşmesini ispatlayan ve eşyaların taşıyan tarafından teslim alındığını ya da yüklendiğini, ayrıca taşıyanın bunun kendisine ibrazı halinde teslim etmeyi taahhüt ettiği bir senet ola-

³⁴ Arkan; Demiryolu, s.50.

³⁵ Çağa Tahir/Kender Rayegân; Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi, 8.Bası, İstanbul 2006, s.65, Prüssmann Heinz/Rabe Dieter; Seehandelsrecht, 4. Auflage München 2000,s.691.

³⁶ Yükleme ve tesellüm olarak ikiye ayrılan konişmento türünden, yükleme konişmentosunun ortaya koyduğu ispattır.

³⁷ Bu yönde, Demirkıran Murat H; Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, İstanbul 2008, s.9.

³⁸ 1924 Lahey Kaideleri (LK) m.3 ve 10, 1968 Lahey-Visby Kuralları (LVK) m.5.

rak ifade edilmektedir³⁹. Buna karşılık Lahey Kurallarının 10.maddesinde ve Lahey/Visby Kurallarının (LVK) X. Maddesinde bu antlaşmaların konişmentolu taşımalara uygulanması şartı öne çıkarken, HK'nın 2.maddesi uyarınca antlaşma hükümleri iki ayrı devlet arasında denizyolu ile eşya taşıma-ya ilişkin bütün sözleşmelere uygulanabilmektedir⁴⁰. Yani HK, konişmento düzenlenmeden de uygulanabilen bir konvansiyon niteliğindedir. Ancak taraflar konişmento düzenlerlerse, HK'da konişmentoya ilişkin hükümler uygulanacaktır.

Konişmento hukuki nitelikçe bir emtia senedidir (Traditionpapier)⁴¹. Yani taşınan eşyalara karşılık gelen ve bu eşyaları temsil eden senettir. Buradaki temsil kavramının yanılmaması, emtia senedinin muayyen bir malın teslimi talebini içerdiği, bu talebin senette cisim bulunduğu anlaşılmalıdır⁴².

Konişmentonun düzenlenmesi ancak yükletenin talebi ile zorunludur⁴³. Yükletenin bu talebinin sınırlanmış bir süre içinde yapılması söz konusu değildir. Ancak bu hakkın kullanılması için eşyanın tamamının teslim edilmiş olması veya yüklenmesi gereklidir⁴⁴.

Konişmentoyu düzenlemeye yetkili kişinin konişmento tanımından anlaşıldığı üzere taşıyan veya onun yetkili kıldığı temsilcisinin olduğunu söylemiştik. Bununla birlikte bazı şartlar dâhilinde bu yetkinin taşıtana devredilmesi mümkündür⁴⁵. Bu şartlar ise taraflar arasında akdedilen navlun sözleşmesinde yer alacaktır.

³⁹ HK m.1/7. Aynı tanım TTK Tasarısı m.1228/1'e de alınmıştır.

⁴⁰ Ancak HK'nın uygulanabilmesi açısından navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme veya boşaltma limanlarından birinin ya da navlun sözleşmesinde öngörülen seçimlik hakka tabi kılınmış boşaltma limanlarından birinin konvansiyona taraf devlet ülkesinde bulunması şarttır. Bunun olmaması halinde yine konvansiyonun uygulanabilmesi için konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden belgenin konvansiyona taraf devlette düzenlenmesi gerekmektedir.

⁴¹ **Karan Hakan**; Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi İle Konişmento Arasındaki İlişki, Batider C.XX S.4, s.159, **Öztan Fırat**; Kıymetli Evrak Hukuku, 2.Bası, Ankara 1997,s.1433, **Prüssmann/Rabe**, s.692, **Puttfarken Jurgen Hans**; Seehandelsrecht, Heidelberg, 1997, s.38, **Yeşilova Ecehan**; Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir 2006, s.45. Bu karşı konişmentonun emtia senedi değil, emtiayı temsil eden senetler olduğu yönünde, **Demirkıran**, s.11, **Ülgen Hüseyin/Helvacı Mehmet/Kendigelen Abuzer/Kaya Arslan**; Kıymetli Evrak Hukuku, İstanbul 2004, s.261.

⁴² **Öztan**, s.1435.

⁴³ **Çağa/Kender**, s.67-68, **Prüssmann/Rabe**, s.695.

⁴⁴ **Demirkıran**, s.12, **Prüssmann/Rabe**, s.695.

⁴⁵ **Demirkıran**, s.12, **Herber Rolf**; Seehandelsrecht Systematische Darstellung, Berlin- New York 1999, s. 285.

Konişmento ülke mevzuatları⁴⁶ yanında uluslararası antlaşmalar açısından da tesellüm (Übernahmekonossement) ve yükleme konişmentosu (Bordkonossement) olarak iki türdür. Buna karşılık Lahey Kuralları (LK) ve LVK anlamında, bu konişmento yükleme konişmentosu olmalıdır. Zira konvansiyonların amacı gönderileni korumak olup, gönderilenin elinde olacak konişmentonun devredilebilir olması gerekmektedir. Oysaki tesellüm konişmentosu tedavül kabiliyetine haiz olmadığı için, navlun sözleşmesinin charter sözleşmesi olduğu durumda tesellüm konişmentosu, hukuki ilişkinin charter sözleşmesinin tarafları dışında oluşmaması sonucunu doğurur⁴⁷. LK m.5/2'de⁴⁸ konvansiyon hükümlerinin charter partilere uygulanmayacağı ortaya konulmuştur. Yine aynı hükmün ikinci cümlesi gereğince de, charter partiye bağlı olarak bir konişmento düzenlenmesi halinde, charter parti hükümleri bu konişmentoya uygulanır. Bu durumda eğer konişmento devredilmezse konişmentonun sağlayacağı hukuki ilişki, charter sözleşmesinin dışına çıkamayacağından, sadece tesellüm konişmentosu niteliğini taşır ve gönderilen için sadece taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkideki hükümler geçerli olur. Buna karşılık konişmento gönderilene devredilirse, gönderilenle taşıyan arasındaki ilişkiye LK uygulanabilecektir⁴⁹. HK m. 2 § 3'de de, konvansiyonun charter partiler hakkında uygulanmayacağından söz edilmiştir. Bunun yanında taşıyan ile charterer olmayan konişmento hamili arasında ilişkileri düzenlemek şartıyla, konvansiyon hükümlerinin bu hamil hakkında da uygulanacağı belirtilerek, charter parti şeklindeki bir navlun sözleşmesinin tarafları dışındaki kişilere uygulanacağı HK tarafından hüküm altına alınmıştır.

Mamafih tesellüm konişmentosu charter taşımalarında nadiren görülür. Zaten tesellüm konişmentosunun uluslararası deniz ticaretinde çıkardığı problemler⁵⁰

⁴⁶ TTK m.1097, HGB § 642.

⁴⁷ **Tekil Fahiman**; Deniz Hukuku, İstanbul 2001, s.259

⁴⁸ Her ne kadar 1924 LK'nın Resmi Gazetedeği Türkçe çevirisinde Konvansiyonun hükümlerinin navlun sözleşmelerine uygulanmayacağı hükmü varsa da, bu aslında orijinal metninde olduğu gibi, charter sözleşmeleri (charter parties) olarak anlaşılmalıdır.

⁴⁹ Ya da tarafların sözleşmenin içeriğini serbestçe tayin edebilmeleri kapsamında, tarafların açıkça veya yollama ile belirledikleri aralarındaki hukuki ilişkide uygulama yönünde karar verdikleri bir kloz (Pramount Kloz) koymaları ile LK hükümlerinin uygulamasını kararlaştırabilirler.

⁵⁰ Bu konuda bkz. **Kender Rayegân/Çetingil Ergon**; Deniz Ticaret Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, İstanbul 2007, s.122-123. Genellikle deniz aşırı satışlarda akreditif şartlarına uygun gelmeyen tesellüm konişmentosu bankalarca kabul edilmemekte, gerekli işlem ve para transferi için mutlaka yükleme konişmentosu aranmaktadır, **Prüssmann/Rabe**, s.703, **Ülgener Fehmi**; Charter Sözleşmeleri-I, İstanbul 2000, s. 499.

yüzünden tesellüm konişmentosu düzenlenmiş olsa bile gemini adı ve yükleme tarihi şerh verilerek tesellüm konişmentosu, yükleme konişmentosuna dönüştürülmekte ya da tesellüm konişmentosu taşıyana iade edilmekte ve yerine yükleme konişmentosu düzenlenerek yükletene teslim edilmektedir⁵¹.

Esas olarak, hem LK, LVK hem de HK'da konişmentolu taşımalar açısından kırkambar sözleşmeleri kapsamında gerçekleştirilen taşımalar genel olarak yer alır⁵². Zira deniz taşımacılığında yükleme ve boşaltma limanının önceden belirlendiği, bu limanlar arasında düzenli ve belirli aralıklarla yapılan tarifeli (liner) seferler çoğunlukla tercih edilmektedir.

Konişmento bir kıymetli evrak olarak emre, nama veya hamiline düzenlenebilir. Ancak genellikle emre yazılı (Orderpapier) olarak düzenlenmektedir. Bununla birlikte konişmento kanunen emre yazılı bir senet olmayıp, ancak emre yazılırsa bu niteliği kazanmaktadır. Bunun zıt kavramından da anlaşılacağı üzere, taşıyan konişmentoyu gönderilenin veya belli bir kişinin adına yazıp, onun emrine yazmazsa konişmento nama yazılı (Rektakonnossement) olur.

Emre yazılı konişmentoda, konişmentoda yazılı eşyanın teslimini istemek hakkı konişmentonun ciro ile devri sayesinde kazanılır. Böylece emre yazılı konişmentodan doğan şeklen hak sahipliği yani yetkili hamil olma durumu, konişmentoda yazılı ilk gönderilenden veya yükletenden başlamak üzere müteselsil ve birbirine bağlı ciro zinciri ile konişmentoyu devralmış kişidir⁵³. Nama yazılı konişmento da ise, konişmentoda ismi yazılı kişi, konişmentoya zilyet olmak şartıyla şeklen hak sahibidir ve bu hakkın devri alacağın temlik ve nama yazılı konişmentonun devri ile mümkündür⁵⁴.

Konişmentonun hamiline düzenlenebilmesine ilişkin tartışmalar olsa da⁵⁵, bir yasak söz konusu olmadığı için konişmento gönderilen hanesine kimsenin yazılmadığı veya sadece hamiline kaydını içerir bir şekilde düzenlenmesi mümkündür⁵⁶. Özellikle uygulamada kullanılan beyaz ciro lu emre yazılı konişmentolar, çoğunlukla hamiline yazılı konişmento muamelesi görmektedirler.

⁵¹ **Çağa/Kender**, s.67, **Priissmann/Rabe**, s.703.

⁵² **Ülgener**, s.499.

⁵³ **Çağa/Kender**, s.87–88, **Herber**, s.300, **Priissmann/Rabe**, s. 727.

⁵⁴ **Çağa/Kender**, s.87–88, **Herber**, s.301, **Puttfarken**, s.45–46.

⁵⁵ Konişmentonun hamiline düzenlemeyeceği yönünde, **Domaniç Hayri**; Kıymetli Evrak ve Uygulaması, TTK Şerhi IV, İstanbul 1990, s.50–51, **Poroy Reha/Tekinalp Ünal**; Kıymetli Evrak Hukuku Esasları, İstanbul 1995, s.88, Aksi yönde, **Öztañ**, s.1482.

⁵⁶ **Demirkıran**, s.16,

Konişmentonun içeriğinde; taşıyanın adı, kaptanın adı, geminin adı ve uyruğu, yükletenin ve gönderilenin adları, yükleme ve boşaltma limanları, yükün miktarı ve navluna ait şartlar varsa bunları bulundurur⁵⁷. Mamafih bunların biri ya da bir kaçının olmaması kambiyo senetlerinden farklı olarak konişmentonun kıymetli evrak niteliğini yitirmesine neden olmaz.

Konişmentonun 1980'li yıllardan itibaren elektronik olarak düzenlenmesi teknolojik gelişme ile mümkün hale geldikten sonra, CMI⁵⁸ tarafından 1990 yılında elektronik konişmento kaideleri oluşturulmuştur. Taşıyanın eşyayı taşınmak üzere teslim almasından itibaren, yükletene konişmento detaylarını gösterir bir mesaj yollaması ve bu mesaja ilişkin yükleten tarafından teyit ile konişmento ilişkisi taraflar arasında kurulmaktadır⁵⁹. Elektronik konişmentoda içeriğin nasıl şekillendirileceği tarafların iradesine bırakılmakla birlikte, elektronik konişmentoda taşıma şartları ve taşıyanın imzasının varlığının arandığına söylemek gereklidir⁶⁰.

D. Hava Yük Senedi

Havayoluyla yapılan eşya taşımalarında düzenlenen taşıma belgesi hava yük senedi olarak (Air waybill) adlandırılmaktadır. 1929 tarihli Varşova Sözleşmesinin (VK) 5. maddesi ilk olarak düzenlenen hava yük senedinin, 1975 tarihli VK'yı değiştiren 4 sayılı Montreal Protokolü⁶¹ (MP) ile düzenleyici hükümlerinde bazı değişiklikler meydana gelmiştir. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonunda (MK) ise, temel olarak hava yük senedine ilişkin bir değişiklik olmamıştır.

Bu kapsamda, 1999 MK, 1929 VK ve onu değiştiren 1955 tarihli La Haye (LH) ve 1975 tarihli 4 numaralı MP ile 1961 tarihli Guadalajara Ek sözleşmesi hükümlerinin konsolidasyonunu içerdiğinden⁶², uluslararası hava hukukunda eşya taşımalarına ilişkin son düzenleme olarak hava yük senedinde esas alaca-

⁵⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Çağa/Kender**, s.74–82 ve **Herber**, s.286–287.

⁵⁸ Comite Maritime International.

⁵⁹ **Karan Hakan**; Elektronik Konişmento, Ankara 2004, s.108.

⁶⁰ **Karan**; **Konişmento**, s.139 vd.

⁶¹ 14 Haziran 1998 tarihinde yürürlüğe giren bu protokol, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunu değiştiren, 1955 tarihli La Haye Protokolünün eşya taşımalarına ilişkin hükümlerinde değişiklik yapmıştır.

⁶² 1975 tarihli Montreal Uluslararası Hava Hukuku Konferansı Nihai Senedi Kararı.

ğımız antlaşma olacaktır. Bununla beraber, diğer konvansiyon ve protokol hükümlerine de yeri geldikçe değineceğiz⁶³.

1999 MK'nın 4.maddesi, havayolu ile eşya taşımalarında bir hava yük senedi düzenlenmesini kabul etmiştir. 1999 MK'nın 5.maddesinde düzenlenecek bir hava yük senedinin içeriğinde bulunması zorunlu unsurlar ortaya konulmuş olup⁶⁴, bunların dışında hava yük senedine başka hususların taşıyıcı tarafından eklenmesinde bir yasak koyulmamıştır⁶⁵. Bununla beraber, genelde IATA'nın⁶⁶ matbu standart hava yük senedi uygulamada kullanılmaktadır. Ancak MK m.7'de gösterilen zorunlu unsurlar dışında, eğer eşyada gümrük ve polis muamelesi gerekiyorsa, eşyanın niteliklerinin de hava yük senedinde belirtilmesi zorunludur. Zira MK m.16 uyarınca, bunun yerine getirilmesi gönderene yüklenmiş bir borçtur⁶⁷.

VK/LH 6.maddesinde olduğu gibi, 1999 MK'nın 7.maddesine göre, hava yük senedinin gönderen tarafından düzenlenmesi gerekmektedir. Oysaki Sivil Havacılık Kanununda (SHK) düzenleyici, hava taşıyıcısıdır.

Yine 1999 MK'nın 7/4'e göre⁶⁸, gönderenin isteğiyle hava taşıyıcısı tarafından düzenlenen bir hava yük senedinin varlığı halinde, düzenlemenin taşıyıcının göndereni temsil eder vaziyette olduğu şeklinde kabul edilmesi sonucunu doğurur. Nitekim uygulamada taşıyıcılarda bulunan standart matbu hava yük senedi düzenlenmekte ya da eşyaların taşınmasına aracılık eden acenteler gönderileni temsilen düzenlemeyi yapmaktadırlar.

Bununla beraber taşıyıcı bir hava yük senedi düzenlemezse, hava yük senedinin düzenlenmemesinden sorumluluk, 1999 Montreal Konvansiyonu m.4/1

⁶³ Türkiye 1929 Varşova Konvansiyonuna taraf olduktan sonra, 1955 La Haye Protokolünü onaylamış, 4 sayılı Montreal Protokolüne ise 12 Eylül 1998'de taraf olmuştur. Aynı zamanda Türkiye açısından 14.10.1983'de kabul edilen Sivil Havacılık Kanunu, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ve onu değiştiren 1955 La Haye Protokolü hükümleri esas alınarak düzenlenmiştir.

⁶⁴ Bunlar kalkış ve varış yerleri, başka bir devletin ülkesinde olmak üzere bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri ile yine başka bir devletin ülkesinde olmak üzere hareket ve varış yerleri varsa bu yerlerden en az biri ve eşyanın ağırlığıdır.

⁶⁵ **Sözer Bülent**; Türk Hukukunda Ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 2007, s.81,

⁶⁶ International Air Transport Association.

⁶⁷ **Leon De Mendes Pablo/Eyskens Werner**; Montreal Conventon : Analysis Of Some Aspects Of The Attempted Modernization And Consalidation Of The Warsaw System,, Journal Of Air Law And Commerce, 2001, Volume 66,s. 1180.

⁶⁸ Aynı yönde VK/LH m.6/4.

uyarınca gönderenin üzerindedir ve bu bakımdan düzenlenmesi mecburidir. Hâlbuki VK/LH m.4 düzenlemeyi gönderenin iradesine bırakmış ve hatta hava taşıyıcının düzenlemek istememesi halinde bu durumu gönderenin uygun bulması zorunlu kılmıştır⁶⁹. MK'ya göre taşıyıcı açısından bu uygun bulunma zorunluluğu kaldırılmış olmaktadır.

Hava yük senedi gönderen ya da gönderenin temsilcisi olarak taşıyıcı tarafından MK m.7/1'e göre, üç asıl nüsha olarak düzenlenecektir⁷⁰. Bu nüshaların ilki taşıyıcı için gönderen tarafından imzalanırken, ikincisi gönderilen için gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır⁷¹. Üçüncü nüsha ise, taşıyıcı tarafından gönderene vermek üzere imzalanacaktır (MK m.7/2).

Hava yük senedinin standart olarak düzenlenmesi yerine başka bir yöntem kullanılmasına imkân veren ilk düzenleme 1971 tarihli Guatemala City Protokolü olup, buradaki esas amaç bilgisayar ortamda elektronik bir hava yük senedi düzenlenebilmesini mümkün kılmaktır⁷². Nitekim aynı durum 1999 MK 4/2 ile sağlanmış olup, eşyaya ilişkin elektronik hava yük senedi düzenlenmesinde gönderenin muvafakati aranmamış, taşıyıcının bunu kendi başına düzenleyebilmesi kabul edilmiştir. Bununla beraber VK/LK ve MP 4 m.5/2'de elektronik ortamda kayıtların tutulması için gönderenin izni şart tutulmuştur.

Tabi ki, elektronik hava yük senedinde de standart hava yük senedinde bulunması gereken kayıtlar yer alacak, ayrıca amaca uygun olarak konulması gereken kayıtlar da benzer şekilde yer alacaktır.

Hava yük senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesi VK/LH m.15/3 uyarınca mümkündür. Ancak bir görüşe göre, bu tür bir hava yük senedi hukuki bir risk yüklemesiz⁷³. Esasen hava yük senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesi olağan bir durum değildir. Çünkü hava yoluyla taşımının niteliği gereği, hava

⁶⁹ Sözer, s.83, Leon /Eyskens, s. 1179.

⁷⁰ Bu durum VK/LH m.6/1'de de aynı şekilde ifade edilmişken, SHK m.110/IV'de durum üç nüsha olarak tercüme edilmiştir.

⁷¹ VK/LH m.6/2'de yer alan ikinci nüshanın imzalandıktan sonra eşyalarla beraber gideceği hükmü, MK'da kaldırılmıştır. Bu durum esasen elektronik hava yük senedi düzenlenmesi imkânının varlığından dolayı ortaya çıkmış olup, taşıyıcının hava yük senedinin düzenlenmesini bekledikten sonra yola çıkma zorunluluğunu da bir bakıma ortadan kaldırmıştır.

⁷² Sözer, s.90.

⁷³ Sözer, s.97, Kırcı İsmail; Havayolu İle Yapılan Eşya Taşımaları Dolayısıyla Düzenlenen Hava Yük Senedinin Hukuki Niteliği Ve İspat Fonksiyonu, Batider,C.XV,S.3,Haziran 1990, s.96-97.

yük senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesine gerek duyulmaz⁷⁴. Ancak kıtalararası hava taşımalarında ciro edilebilir elektronik hava yük senedi düzenlenmesi halinde, yolun uzunluğu ve ticaretin hızı dikkate alındığında, elektronik hava yük senedinin kıymetli evrak niteliği ve buna dayalı olarak kıymetli evrak fonksiyonlarını ifa edeceği kanımızca kabul edilmelidir.

E. Multimodal Taşıma Senetleri

1. Multimodal Taşıma Belgesi

Eşyanın tek bir sözleşme ile konteyner, palet gibi farklı taşıma birimleri içerisinde birden fazla taşıma yöntemi ve bu yöntemlere ait araçlar kullanılarak yapılması olan multimodal taşımalarda⁷⁵ farklı taşıma belgeleri kullanıldığı görülmektedir.

Bu açıdan 1980 tarihli Multimodal taşımalara ilişkin Cenevre Konvansiyonunun (MCK) 5.maddesinde, bir multimodal taşıma belgesinin gönderenin isteği üzerine, multimodal taşıma operatörü (Multimodal Transport Operator MTO) olarak isimlendirilen taşıyıcı tarafından ciro edilebilir ya da ciro edilemez⁷⁶ olarak düzenlenmesinin mümkün olduğundan bahsedilmiştir.

MTK m.8'de taşıma belgesinin içeriğinde neler bulunması gerektiği ondört bent olarak ayrıntılı bir biçimde gösterilmiş ayrıca, onbeşinci bentte belgenin düzenlediği ülke hukukuna bir aykırılık içermediği takdirde, tarafların bunların

⁷⁴ **Kırca**, s.94, **Ülgen Hüseyin**; Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987, s.151. Hava yük senedi uygulamada, en erken eşyayı getiren uçakla beraber gönderilenin eline ulaştığı için kıymetli evrak olarak düzenlenmesinin pratik bir değeri görülmemektedir. **Sözer**, s.96.

⁷⁵ Buna karşılık kombine taşıma veya zincirleme taşıma olarak anılan taşıma türü, multimodal taşımadan farklıdır. Zira kombine taşıma da her ne kadar tek bir sözleşme yapılarak meydana getirilse de burada yer alan birden fazla araç aynı tür araçlardır. Oysa multimodal taşıma tek sözleşme ile yapılan taşımada değişik türde araçlar kullanılır. Kombine taşımalar bazen multimodal taşımaların bir üst kavramı olsa da aynı tür taşımalar değildirler. Bu konuda bkz. **Sopacı Birgül**; Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler, İstanbul 2001, s.9 (yayımlanmamış doktora tezi), **Wit De Ralph**; Multimodal Transport, Carrier Liability and Documentation, London Newyork Hong Kong, 1995, s.4. Buna karşılık doktrinde multimodal taşıma ile kombine taşımanın bir kabul edilerek ele alındığı görülmektedir. Buna ilişkin olarak bkz. **Akın Mehmet Zeki**; Uluslararası Taşımacılıkta "Multimodal" Çalışmalar ve Sigorta Problemleri, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984 İstanbul, Ankara 1984, s.41 vd, **Feldhammer Müller Ralf**; Die Haftung des Unternehmers beim multimodalen Transport für Güterschäden un Güterverluste aus dem Beförderungsvertrag, Frankfurt 1996, s.4 vd.

⁷⁶ Belgenin ciro edilemez şekilde düzenlenmesi halinde bu durum, MCK m.7 uyarınca gönderenin adı da yazılarak gösterilmek zorundadır.

dışındaki hususlara ilişkin kayıtlar koyabilmesi sağlanmıştır. Bu hususlardan bir veya bir kaçının eksik olması MTK m.8/2 hüküm gereğince multimodal taşıma belgesinin geçerliliğine ve taşımanın multimodal olma özelliğine bir hanel getirmez.

Multimodal taşıma belgesi, MTO ya da yetkili kıldığı kişi tarafından imzalanır, bu imzanın düzenlenen yer hukukuna bir aykırılık teşkil etmediği süreç el yazısı ile imza yanında, mühür, kaşe yahut mekanik bir aletle atılabilmesi mümkün olduğu gibi elektronik bir multimodal taşıma belgesi düzenlendiği takdirde elektronik imza da söz konusu olabilir.

Multimodal taşıma belgesinin kaç adet düzenleneceğine dair konvansiyonda bir hüküm yoktur. Ancak MTK m. 6/1 (d)'de, multimodal taşıma belgesinin ciro edilebilir biçimde düzenlenmesi halinde, birden fazla düzenlenirse bu düzenlenen diğer nüshaların asıl belge içerisinde gösterilmesi gerektiği ve yine (e) bendine göre de, asıl nüshaların dışındaki nüshalara ciro edilemez kaydının düşülmesi lazım geldiği ortaya konulmuştur.

MTK m.13'de ise, bir multimodal taşıma belgesinin düzenlenmesinin, taşıma ile ilgili ulusal veya uluslararası konvansiyonlarda yer alan diğer taşıma senetlerinin o taşıma için düzenlenmesini engellemediği, ancak bunların düzenlenmesinin multimodal taşıma belgesinin hukuki karakterini de etkilemediği ortaya konulmuştur. Yani bir multimodal taşımada, ilk olarak multimodal taşıma belgesi düzenlendikten sonra, taşımanın evreleri bakımından düzenlenecek diğer konvansiyonlarda yer alan senetlerin düzenlenmesi mümkündür, ama bunlar multimodal taşıma belgesinin meydana getirdiği hukuki sonuçlara etki etmezler.

2. FIATA Multimodal Taşıma Konişmentosu

Kısa adı FIATA⁷⁷ olan Uluslararası Taşıma Komisyoncuları Birlikleri Federasyonu tarafından, multimodal taşımalarda taşıma komisyoncularının taşıma işini üstlendikleri ve taşımadan sorumlu tutulacakları durumu ortaya koyan bir belgenin eksikliği nedeniyle, 1992 yılında FIATA Multimodal Taşıma Konişmentosuna ilişkin genel şartları içeren bir kurallar bütünü (Standart Conditions (1992) governing the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) çıkarılmıştır⁷⁸. Bu kurallara göre, taşıma komisyoncusu, MTO olduğu hallerde,

⁷⁷ Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés.

⁷⁸ Esasen bu tip bir belgeye ilişkin çalışmalar, FIATA bünyesinde 1970 yılından beri devam etmekteydi. Nitekim bununla alakalı olarak 1973 ve 1975 yıllarında ICC tarafından bir FIATA-MT-Document ve buna ilişkin ICC kuralları meydana getirilmiş, 1991 yılında UNCTAD ve ICC birlikte çalışarak bir multimodal taşıma için bir kurallar belgesi çıkarmışlardır. 1992 tarihinden itibaren FIATA standart kuralları uygulanırken, bu kurallar Multimodal Taşıma Konişmentosu için tamamlayıcı olarak kullanılmaktadır. Bunun yanında

bir multimodal taşıma konişmentosu düzenler ve bu belge, multimodal bir taşıma sözleşmesi yapan ve uygulayan taşıyıcı gibi onu taşımadan dolayı sorumlu hale getirir. Buna karşın uygulamaya ilişkin 1.maddede FIATA Multimodal Taşıma Konişmentosu, tek modlu taşıma söz konusu olduğunda dahi tarafların anlaşmasıyla düzenlenebilmektedir.

İçeriğinin normal bir konişmentodan pek bir farkı yoktur⁷⁹. Ancak sorumluluk açısından Standart Şartlarda yer alan bazı hususların özellikle 6.5 maddesindeki hallerin Multimodal taşıma konişmentosuna yazılması gerekmektedir.

Multimodal taşıma konişmentosu, aksi üzerinde herhangi bir şekilde belirtilmedikçe, ya da üzerindeki ifaden anlaşılmadıkça ciro edilebilir niteliktedir ve konişmento gibi eşyaları temsil niteliğine haizdir⁸⁰. Multimodal taşıma konişmentosu içerik olarak, düzenleme yeri ve tarihi, taşınan eşyaların ağırlığı ve numaraları, teslim yeri ve gönderilenin adı gibi bir taşıma senedinde (Ladeschein) bulunması gereken bütün unsurları barındırmalıdır⁸¹.

Multimodal taşıma konişmentosu esas olarak emre yazılı düzenlenmekteyse de, tarafların iradesi uyarınca nama ve hamile düzenlenmesi ya da sonradan nama ve hamiline çevrilmesi mümkündür⁸².

III. TAŞIMA SENETLERİNİN TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNA ETKİSİ

1. Taşıma Senetlerinin Kıymetli Evrak Niteliğinden Doğan Sorumluluk

CMR-Taşıma senedi, hamule senedi ve uygulama bakımından hava yük senedi hariç tutulursa, bahsettiğimiz konişmento ve multimodal taşıma senetleri, ciro edilebilir tarzda düzenlenebilen senetler niteliğindedirler. Taşıma senetlerinin ciro edilebilir tarzda düzenlenebilmesi, taşınan eşyanın üzerinde ciro ve senedin teslimi ile gönderilen veya başka üçüncü kişiler açısından aynı bir etki meydana gelmesini sağlar. Bu etki, taşıyıcı tarafından teslim alınmış olan eşya

FIATA daha 1950'li yıllarda taşıma komisyoncularının yükün taşınmasını üstlendiği ve konişmentoda olduğu gibi, hamiline taşıma komisyoncusuna teslim edildiği takdirde eşyanın bunun üzerinden de teslim edilmesini sağlayan bir belge(FIATA Freight Forwarders Certificate of Transport, FCT) kullanıyordu. Ancak bu belgede taşıma komisyoncularının taşımadan sorumlu olmadıkları açıkça ortaya konulmaktaydı.

⁷⁹ **Hoffmann Michael**; FIATA Multimodal Transport Bill Of Lading und deutsches Recht, Berlin-Hamburg-Münster 2002, s.28.

⁸⁰ **Hoffmann**, s.54.

⁸¹ **Kopper Christoph**; Der multimodale Ladeschein im internationalen Transportrecht, Hamburg 2007, s.59

⁸² **Kopper**, s.60.

üzerinde mülkiyet, rehin gibi bir hakkı ve herhalde vasıtalı zilyetliğin iktisap edilmesidir⁸³.

Bunun yanında taşıyıcı tarafından taşınmak üzere teslim alınan eşyada, taşıma sonunda teslim edilmeye ilişkin olmak üzere, taşıyıcının ancak kıymetli evrak niteliğine sahip taşıma senedinin yetkili hamiline bu borcunu yerine getirmek zorundadır. Taşıma senetlerinin kıymetli evrak niteliği gereği bu durumun sonucu olarak da, senedin yetkili hamili tarafından yapılan ibraz, taşıyıcıya teslim alma hakkının o kişide olduğunu gösterir. Kıymetli evrakın ibraz ve teşhis fonksiyonları olarak da adlandırabileceğimiz bu kapsamda taşıyıcı taşıma senetlerinin ibrazı dışında borcundan kurtulamaz.

Taşıyıcının ciro edilebilir nitelikte olan taşıma senetlerinde bahsettiğimiz ibraz ve teşhis fonksiyonları açısından sorumluluğu⁸⁴, taşıyıcının eşyayı teslim alacak kişiyi teşhis ederken, maddi hukuka dair ilişkiye bakmak zorunda olmayıp, sadece taşıma senedi üstünden eşyayı teslim almaya yetkili olduğu anlaşılan şahsa eşyayı teslim etmek zorunda oluşudur⁸⁵.

Bununla beraber burada şekli olarak eşyayı teslim almaya yetkili kişi, taşıma senetlerinin düzenlenme şekline göre değişir. Zira emre yazılı olarak düzenlenmiş taşıma senetleri için bahsettiğimiz sorumluluk, senetten bu kişinin eşyaları teslim almaya yetkili olduğunun ciroların birbirine bağlılığı araştırılarak, yani ilk cironun taşıma senetlerindeki gönderilen tarafından, sonraki ciroların ise bir önceki ciroda senetlerin kendisine ciro olunan tarafından yapıldığının bakılması suretiyle olur⁸⁶. Buna karşılık hamiline yazılı taşıma senetlerinde, senedin zilyedi aynı zamanda eşyayı taşıyıcıdan teslim almaya yetkili kişidir. Bu bakımdan taşıyıcı açısından taşıma senedinin kendisine ibraz edilmesi hak sahipliğinin tespitine yeter. Taşıyıcı eşyaları senedin yetkili hamili olmadığını söyleyerek ibraz edene teslimden kaçınamaz. Çünkü taşıma senedini ibraz eden hamil, senedin dolayısıyla eşyaları teslim alacak yetkili kişi olduğuna dair mevcut karineden yaralanmakta, eşyaları teslim etmemek için bunun böyle olmadığını ispatlamak taşıyıcıya düşen bir külfet olarak karşımıza çıkmaktadır.

Nama yazılı taşıma senetlerinde ise, teşhis ve ibraz fonksiyonları işlerliğini kaybeder⁸⁷. Çünkü taşıyıcı ancak senette adı yazılı olan veya senette adı yazılı olanın hukuki halefi olduğunu ispat etmek zorunda olan yetkili hamile eşyaları

⁸³ **Çağa/Kender**, s.100.

⁸⁴ CMR-Taşıma senedinin bir teşhis ve ibraz senedi niteliğinin olmadığı yönünde, **Yeşilova; Taşıma Senedi**, s.241–242.

⁸⁵ **Arkan; Taşıma Senetleri**, s.1039, **Öztan**, s.1468, **Yeşilova Ecehan; Konişmento**, s.43.

⁸⁶ **Öztan**, s.209, **Ülgen/Helvaci/Kendigelen/Kaya**, s.

⁸⁷ **Çağa/Kender**, s.119, **Yeşilova; Konişmento**, s.44.

teslim etmekle yükümlüdür. Burada taşıyıcının taşıma senetleri kendisine ibraz edildikten sonra, aslında taşıma senedini devreden senedin üzerinde yazması halinde ve devretme işlemi alacağı temlikinden şahsın eşyayı devralmaya hakkı olduğu anlaşıldığı takdirde, ayrıca o kişinin hak sahibi olup olmadığını incelemesine gerek yoktur⁸⁸. Senedi ibraz edenin hüviyetini incelemek taşıyıcı için kâfidir.

Taşıyıcının ciro edilebilir nitelikte taşıma senetlerini kendisine ibraz eden kişinin meşru hamil dışındaki kişilere teslimden sorumluluğu, esasen ziyadan doğan sorumluluk olarak ortaya çıkacaktır. Zira sonuçta eşyaları yetkili hamile teslim etmeyen taşıyıcı, varma yerinde eşyaları hiç teslim edememe durumu ile karşı karşıya kalacak ve zıya nedeniyle tazminat sorumluluğu ortaya çıkacaktır.

2.Taşıma Senetlerinin İçeriğinden Doğan Sorumluluk

Taşıma senetlerinin içeriği nedeniyle düzenlenmesinden sorumluluk onu düzenleyen taşıyıcı olması ve ciro ile devredilebilmesi halinde ortaya çıkar. Mamafih taşıyıcı düzenlenirse de, senedin içeriğinden yine taşıyıcının sorumlu olduğu durumlar vardır. Ancak bu husus biraz sonra değineceğimiz taşıma senetlerinin ispat kuvvetlerinden doğan sorumluluk başlığı altında ele alınmalıdır.

Her taşıma senedini düzenleme görevi ya uluslararası konvansiyonlarla farklı şekilde düzenlenmiştir ya da konvansiyonlarda hüküm olmamakla beraber, uluslararası ticari teamüller bu yönde belirleyici olmuştur.

Buna göre, bahsettiğimiz taşıma senetlerinden konvansiyonlara göre konişmento taşıyan, multimodal taşıma senetleri ise MTO tarafından düzenlenirken, ticari teamüle göre CMR-Taşıma senedi gönderen ya da taşıyıcının her ikisi tarafından düzenlenebilen bir taşıma senedi niteliğindedir. CMR-Taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğinin olmaması, taşıyıcı tarafından düzenlenmesi halinde dahi onun içeriğinden doğan sorumluluğun senedin ispat kuvveti ile olan ilgisine bağlı olması dolayısıyla burada ele alınmaması lazımdır. Hamule senedi⁸⁹ ve taşıyıcı tarafından ancak gönderenin temsilcisi sıfatıyla düzenlenebilen hava yük senedinde ise, ispat kuvveti yönünden var olan durumu hariç tutarsak içeriğinden dolayı taşıyıcının bir sorumluluğu doğmamaktadır.

Konışmentonun içeriği konişmentoya yazılacak hususlar anlamına gelmektedir. Bunlar ticari teamül sonucu oluşmuş, oradan da ülke mevzuatlarına (TTK,

⁸⁸ Öztan, s.202, Ülgen/Helvacı/Kendigelen/Kaya, s.

⁸⁹ Her ne kadar hamule senedi kıymetli evrak niteliğine sahip ise de, düzenleme zorunluluğunun gönderende olması ve CIM § 18 uyarınca, bu belgede yer alan bilgilerin eksiksiz, yanlış, yetersiz ya da kendilerine ayrılmış yerler dışında senedin başka bir kısmına yazılmasından doğan tüm sonuçlardan gönderenin sorumlu olması nedeniyle, taşıyıcının, senedin içeriğinden bir sorumluluğu söz konusu değildir.

HGB) geçmiştir. Uluslararası konvansiyonlarda da konişmento içeriğine ilişkin hususlara rastlamaktayız.

LK ve LVK m.3/3'de konişmentoda zikredilecek olanları, taşıyan eşyaların tayin ver tespit edilmesi için yükleme henüz başlamadan yükleten tarafından verilmiş ve yolculuk sonuna kadar okunabilecek biçimde eşyaların bulunduğu kap veya ambalajlarda ya da bunlar yoksa açık şekilde üzerilerine basılmış olan işaretler, yükleten tarafından yazılı olarak bildirilen koli veya parça âdeti, miktarı veya tartısı, malların dıştan anlaşılabilir hal ve vaziyetleri biçiminde saymıştır.

Bun karşılık, HK m.15, konişmentonun içeriği başlığı altında ayrıntılı bir biçimde, onbeş ayrı hususun konişmentoya yazılması gerektiğini ortaya koymuştur.

Ayrıca konişmentoya günümüzde yetkili hukuk, yetkili mahkeme, tahkim, taşıyanın sorumluluğunu artıran veya azaltan ve sorumluluk hallerini üçüncü kişilere teşmil eden kayıtlara da tarafların iradeleriyle yer verildiği görülmektedir⁹⁰.

Konişmento düzenlenmesinin yükleten tarafından talep edilmesiyle taşıyan üzerinde doğan konişmento düzenleme borcu gereğince, konişmento düzenlendiği takdirde taşıyan eşyayı konişmentoda belirtilen şekilde aldığını beyan etmekte, aynı zamanda sefer tamamlanıp boşaltma limanında konişmentoda veya konişmentonun atf yaptığı navlun sözleşmesindeki şartlar çerçevesinde teslim edeceğini taahhüt etmektedir⁹¹. Buna göre taşıyan, konişmentoyu devralan iyiniyetli üçüncü kişilere karşı konişmentodaki eşyaya ilişkin kayıtlardan sorumlu kabul edilmektedir. Bu sorumluluk, konişmentodaki yazıdan doğan sorumluluk (Skripturhaftung) olarak adlandırılmaktadır⁹². 1924 tarihli LK'da yer almayan konişmentodaki yazıdan doğan sorumluluk, LK'yı değiştiren 1968 tarihli LVK m.3/4 ve HK m.16/3 (b)'de yer almaktadır.

LK m.3/4'e göre, konişmentonun iyiniyetli üçüncü kişiye devredilmesi halinde taşıyanın eşyaları m.3/3'ün (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen şekilde aldığı aksini ispat edemeyecektir. Zira konişmentoda yazılı olan bu durum, konvansiyonun lafzıyla bir ilk görünüş (prima facie) ispatı sayılmaktadır. LK m.3/3'deki bentlerde yer alan konişmentoya yazılan bu bilgiler ise sırasıyla, (a) eşyanın üzerine vurulan işaretler, (b) eşya paket ve parça ise sayısı, ağırlığı, miktarı ve (c) görünen hal ve vaziyetidir.

⁹⁰ **Karan**, s.40.

⁹¹ **Demirkıran**, s.44.

⁹² Konişmentoda yazıdan doğan sorumluluğun bir sorumluluk olmayıp, aslında konişmentoda eşyalara ilişkin bilgilere dair kesin karine taşımak anlamına geldiği yönünde, **Yeşilova**; Konişmento, s.145.

Buna karşılık HK m.16/3 (b)'de, konişmentonun gönderilenin de dâhil olduğu iyiniyetli üçüncü kişiye devredilmesi halinde, taşıyan eşyanın m.16/1'de gösterilen nitelikleriyle⁹³, teslim almadığına dair bir kanıt ileri süremez. Yani konişmentoda bu şekilde yer alan kayıtlar, taşıyan aleyhine aksi ispatlanamayan bir delil teşkil edecektir.

LVK'daki hüküm uyarınca konişmentonun iyiniyetli üçüncü kişiye devredildiği takdirde yazıdan doğma sorumluluğun söz konusu olacağından bahsedilmiştir. Bu anlamda, taşıtan veya yükletenin ya da onların temsilcilerinin konişmentodan doğan talep hakkını ileri sürmeleri halinde yazıdan doğma sorumlulukta eşyaya dair kayıtların aksi, taşıyan tarafından kanıtlanabilir⁹⁴. Bir görüşe göre, gönderilenin üçüncü şahıs olduğu ve konişmento alıp verme sözleşmesi nedeniyle yazıdan doğma sorumlulukta taşıyan, sorumlu tutulabilecektir⁹⁵. Kanımızca da, LVK açısından gönderilenin de yazıdan doğma sorumluluk nedeniyle taşıyanın aksini ispatlayamadığı delil durumundan yararlanılması gereklidir. Ancak bu durum konişmento alıp verme sözleşmesi ile değil, göndereenin de konişmentoyu bir hukuki işlem sonucu devralması ve konişmentonun ilk iyiniyetli hamili olması nedeniyledir. Zaten HK'da yer alan yazıdan doğma sorumlulukta, gönderilenin de bundan yararlanabileceğine yönelik olarak konulan açık hüküm, bu esas üzerine bina edilmiştir⁹⁶.

Bu nedenle konişmentonun emre ve hamiline olması ile nama olması arasında fark vardır. Çünkü nama yazılı bir konişmento alacağın temlik hükümlerine göre devredildiği için, nama yazılı konişmentonun gönderilen bile olsa, kıymetli evrakın sağladığı şekilde bir iyiniyetli hamile sağladığı korumadan yararlanamadığından nama yazılı konişmento açısından gönderilene bu hak tanınmaz⁹⁷. Ancak emre ve hamiline bir konişmento söz konusu olduğu takdirde, ciro veya teslim ile devredildiği surette yazıdan doğma sorumluluk nedeniyle gönderilenin talep hakkı olduğunu kabul etmek lazımdır.

Konüşmentoyu devralanın iyiniyetli olup olmadığı açısından ölçü, kayıtlarda eşyaya ait kayıtların doğru olup olmadığının bilinmemesi ya da ağır kusuru olmadan bilinmesi olarak anlaşılmalıdır⁹⁸.

⁹³ Aynı içerik LVK m.3/3'de de yer almaktadır.

⁹⁴ **Çetingil Ergon**; Alman Hukukuna Göre Konüşmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk, Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul 2003, s.3,

⁹⁵ **Prüssmann/Rabe**, s. 754. Aksi görüşte, **Çetingil**, s.3

⁹⁶ Bu konuda bkz. **Yeşilova; Konüşmento**, s.151 dn.484'deki açıklamalar.

⁹⁷ **Çetingil**, s.3, **Herber**, s.300, **Yeşilova**; Konüşmento, s.158. Aksi fikirde, **Yazıcıoğlu Emine**, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000, s.133.

⁹⁸ **Çetingil**, s.4, **Yeşilova; Konüşmento**, s.163.

Taşıyanın yazıdan doğma sorumluluğunun hukuki niteliği bir garanti sorumluluğudur⁹⁹. Taşıyan eşyalara ilişkin konişmentoda yer alan kayıtların doğruluğunu garanti eder ve iyiniyetli konişmento hamili tarafından talep halinde, taşıyanın yüklendikten sonra düzenlediği konişmentoda yer alan kayıtlardaki gibi eşyaların teslimini yerine getiremiyorsa, eşyaların konişmentodaki gibi yüklendiği varsayılarak taşıyan tarafından eşyaların yolculuk sırasında ziyaa uğratıldığı kabul edilecektir. Konişmentodaki kayıtların sonradan geçerli olmadığı anlaşılrsa bile iyiniyetli hamile karşı bunun aksinin ispat edilmesi mümkün değildir. Öyle ise yazıdan doğma sorumluluk açısından taşıyanın eşyaları meşru hamile teslim yükümlülüğü yüklenme olayına bağlanmıştır¹⁰⁰.

Bunlarla beraber yazıdan doğma sorumlulukta, taşıyanın her halükarda iyiniyetli hamile karşı navlun sözleşmesinden doğan def'ileri ileri sürme hakkı bakidir.

Uluslararası deniz taşımasında bir konişmentonun düzenlenmesine ilişkin olarak, konvansiyonlardan kaynaklanmasa da taşıyanın sorumluluğunu doğuran bir diğer durum, yanlış konişmento düzenlenmesinden doğmaktadır. Taşıyanın konişmento düzenlerken, eşyaların konişmentoya yazılması gereken bütün unsurlarını gerçeğe uygun bir biçimde konişmentoya geçirmesi gerekmektedir¹⁰¹. Konişmento kayıtlarının gerçeğe uygun olarak kayda geçirilmemesi ve bu sebepten dolayı konişmento hamilinin zarara uğramasından taşıyan sorumludur. Ancak bu sorumluluk, esasen konişmento alıp verme sözleşmesinin akdedilmesi sırasında kusurlu davranması sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu yüzden taşıyanın sorumluluğu sözleşme öncesi görüşmelerdeki kusurdan (culpa in contrahendo) doğan bir sorumluluktur. Yani sorumluluk ne deniz hukukuna ilişkin ülke içi düzenlemelerden ne de konvansiyonlardan doğmakta, her ülkenin kendi sorumluluk hukukunun genel hükümleri çerçevesinde ifadesini bulmaktadır.

Konişmentonun hamili konişmento kayıtlarına güvenerek devraldığı için, kayıtların yanlış çıkması onun zarara uğramasına yol açmaktadır. Bu bakımdan zarar taşıyanın konişmentoyu düzenlemesi ile üçüncü kişilerde yarattığı güveni, kusurlu olarak yanlış düzenleme sonucu boşa çıkarmasından kaynaklanmaktadır.

Multimodal taşıma senetleri açısından, MCK m.10'da multimodal taşıma belgesine, FIATA Multimodal taşıma konişmentosuna ilişkin genel şartlarının ise 3/2.maddesinde bir hüküm yer almaktadır.

⁹⁹ Çetingil, s.5, Herber, s.300.

¹⁰⁰ Çetingil, s.5.

¹⁰¹ Demirkıran, s.74.

MCK m.10'da, konvansiyonun 9.maddesine atf yapılarak, eşyaya ilişkin bu maddede yer alan hususların genişliği veya haklarında bir ihtirazî kayıt ileri sürülmedikçe, MTO tarafından düzenlenen multimodal taşıma belgesinde yer alan kayıtların onun için ilk görünüş ispatı (prima facie) meydana getireceğini belirtmektedir.

MCK m.9'da yer alan hususlar aynı konişmentoya ilişkin konvansiyonlarda bahsettiklerimiz gibi; eşyaların üzerine vurulan işaretler, paket ve parça ise sayısı, ağırlılığı, miktarı ve genel olarak doğal durumudur.

Multimodal taşıma konişmentosuna ilişkin olarak ise, m.3/2'de bir hüküm yer almaktadır. Bu hükme göre, taşıma komisyoncusu tarafından düzenlenen konişmento eşyaların konişmentoda belirtildiği şekilde alındığına dair konvansiyonun lafzıyla ilk görünüş ispatı (prima facie) teşkil eder. Konişmento iyiniyetli üçüncü kişilere geçerli bir şekilde ciro edilir veya devredilirse de, aksi ispat edilinceye kadar konişmento içeriği geçerli kabul edilir.

FIATA multimodal taşıma konişmentosunun ön yüzünde yer alan bir kutucukta, bu alanın sonuna yazılan gönderenin beyanına göre ibaresi ile paketlerin çeşidi ve numarası, eşyaların tanımlanmış içerikleri, brüt ağırlıkları ve ölçüleri bu ilk görünüş ispatının daha doğrusu karinenin konusunu oluşturmaktadır¹⁰².

Buna göre, MTO tarafından kıymetli evrak olarak düzenlenmiş bir multimodal taşıma belgesi ve FIATA multimodal taşıma konişmentosunda, taşımanın amacı doğrultusunda bu hususlar belgelere yazıldığında, taşıyıcı herhangi bir ihtirazî kayıt derç etmedikçe kendisi belgelerde yazılan şekilde eşyaları teslim almış kabul edilir ve bu durumun aksini ispat edemez.

LVK ve HK ile MCK ve FIATA Standart Şartlarında yer alan taşıyıcının taşıma senetlerinin içeriğinden doğan sorumluluğunda, senetlerin düzenlenmesi halinde bunun bir ilk görünüş ispatı (prima facie evidence) olduğunu belirttiğini görmekteyiz. Bununla birlikte, Kıta Avrupa'sı hukuku açısından söz konusu hükümler ele alındığında, bunun bir ilk görünüş ispatı değil, karine niteliğinde olduğunu söylemek gerekmektedir.

Zira karinede bir olayın kabul edildiği gibi meydana gelmediğini ispatlamakla yükümlü olan kişi durumun aksini ispatlayacaktır. Buna karşılık ilk görünüş ispatında, hayatın normal akışı içersinde olağan şekilde meydana gelebilecek bir duruma dayalı açıklama söz konusudur. Yani, genel deneyimler ve hâkimin yaşam deneyimleri ve inancı altında somut olayın meydana geldiği açıklanabildiği takdirde o durum ispat edilmesine ihtiyaç olmaksızın var olarak kabul edilir ve ilk görünüş ispatını oluşturur¹⁰³. İlk görünüş ispatının varlığı

¹⁰² Hoffmann, s.55.

¹⁰³ Yeşilova; Taşıma Senedi, s.249.

aleyhine olan taraf ise, ancak meydana gelen somut olayın normal olmayan bir şekilde ortaya çıktığını, bu konuda ciddi bir olasılık olduğunu hâkime ispatlaması gerekir ki, bu bir aksine ispat değil karşı ispattır¹⁰⁴. Bu sebepten dolayı, söz konusu kavramın bir karine olduğu anlaşılmalıdır.

Bununla birlikte, ciro edilebilir taşıma senetleri açısından iyiniyetli üçüncü kişilere senetlerin devri halinde, bu durumun karine olması taşıyıcı için aksini ispatlamak açısından bir anlam ifade etmeyecektir. Zira değindiğimiz gibi iyiniyetli üçüncü kişiye karşı kıymetli evrak niteliğinden dolayı taşıyan içeriğin aksini dahi ispat edememektedir. Bunun içinde, konişmento içeriğinden doğan sorumlulukta, konişmento içeriği taşıyan açısından iyiniyetli üçüncü kişilere karşı aksi ispat edilemeyen bir karine olarak vardır. Taşıyan sadece taşıma sözleşmesinden doğan savunma imkânlarını kullanarak, sorumluluktan kurtulabilir.

3. Taşıma Senetlerinin İspat Kuvvetleri ve Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi

Uluslararası taşımalarda kullanılan taşıma senetleri, kıymetli evrak niteliğine sahip olsun ya da olmasın ispat kuvvetine sahiptir. Bu ispat ise, taşıma sözleşmesine, sözleşmenin şartlarına, eşyaların taşıyıcı tarafından teslim alındığına dairdir.

a) CMR-Taşıma Senedi

CMR-taşıma senedi, CMR m.9/1'e göre, düzenlendiği takdirde sözleşmenin varlığına, sözleşmenin şartlarına ve eşyaların taşıyıcı tarafından kabul edildiğine dair bir karine teşkil eder¹⁰⁵.

Bunun için öncelikle taşıyıcı ve gönderen tarafından imzalanarak düzenlenmiş bir taşıma senedinin bulunması şarttır¹⁰⁶. Daha önce de değindiğimiz üzere, CMR-taşıma senedini gönderen veya taşıyıcı düzenleyebilmektedir. Esasen senet taşıyıcı ve gönderence birlikte düzenlenmesi genel olarak mümkün olsa da, bu konuda kanımızca bir zorunluluk getirilmemiştir¹⁰⁷.

CMR m.9/1'de ilk olarak CMR-taşıma senedinin taşıma sözleşmesini ispatladığı belirtilmektedir. Bu yönden taşıma senedinin ispat kuvveti, CMR hükümlerinin uygulandığı taraflarca üzerinde anlaşılmış bir taşıma sözleşmesinin ya-

¹⁰⁴ Bu ayırım bakımından bkz. **Atalay Oğuz**; Medeni Usul Hukukunda Menfi Vakıaların İspatı, İzmir 2001, s.6-7.

¹⁰⁵ Konvansiyon metninde, CMR m.9/1'de ilk görünüş ispatı olarak belirtilen durumun aslında bir karine olup, Türkçe resmi çeviride de bu şekilde yer almıştır.

¹⁰⁶ **Koller Ingo**;Transportrecht, Kommentar, 5.Auflage, München 2004, s.1197, **Thume/Seltmann**,s.72, **Yeşilova**;Taşıma Senedi, s.243.

¹⁰⁷ **Koller** ,s.1171. Aksi fikirde, **Glöckner**, s.108, **Hill/Messent**, s.37, **Yeşilova**; Taşıma Senedi, s. 243.

pıldığı ve bu sözleşmenin içeriğinin CMR-taşıma senedine geçirildiği biçimindedir. CMR-taşıma senedinde olmayan bir hususun taşıma sözleşmesinde kararlaştırıldığını iddia eden kişi, bunun aksini ancak başka bir delille, çoğunlukla da yazılı bir taşıma sözleşmesi ile kanıtlamak zorundadır¹⁰⁸.

İkinci olarak CMR m.6, CMR-taşıma senedinin içeriğini ortaya koymaktadır. Hükümün ilk iki paragrafında CMR'de bulunması gerekli zorunlu kayıtlara yer verilmekte, üçüncü paragrafta taşıyıcı ve gönderenin taşıma bakımından faydasına inandıkları başka hususları da senede derç edebilecekleri belirtilmektedir. Hükümde her üç paragrafta yazılan hususlar da tavsiye niteliğinde olup, bunların bazılarının olmaması, taşıma senedinin ispat fonksiyonunu etkilemez. Ancak içinde yer alan kayıtlar ispat kuvveti niteliğini sağlayacaktır.

Son olarak CMR m.9/1'de CMR-taşıma senedinin eşyaların teslim alındığına dair karine niteliğinde olduğunu belirtmektedir. CMR m.17'ye göre taşıyıcının taşınan eşyaların ziyaa ve hasar ile gecikmesinden doğan sorumluluğu, eşyaları taşınmak üzere teslim aldığı tarihten gönderilene teslim ettiği tarihe kadardır. İşte bu sebeple taşıyıcı açısından CMR-taşıma senedi, taşıyıcı için sorumluluğun başlamasında bir karine niteliği taşıdığı için, eşyaların teslim alınan tarihten itibaren belli bir sürede teslim edilmemesi halinde ziya veya hasara uğradığına ya da gecikme zararının ortaya çıktığının kabul edilmesine yol açacaktır. Aynı zamanda CMR m.11/1'e göre, CMR-taşıma senedi ile birlikte taşıyıcıya teslim edilmesi gereken belgeler varsa, taşıma senedinin usulüne uygun düzenlenmesi ve buna taşıyıcının bir ihtirazî kayıt koymaması halinde bunların eşyalarla beraber teslim edildiğine dair karine oluşturur¹⁰⁹. CMR-taşıma senedinde taşıyıcının imzasının olmaması ise bu karine niteliğini ortadan kaldırır¹¹⁰.

CMR m.9/2 uyarınca, taşıyıcı 8.maddede öngörülen ihtirazî bir kayıt koymadıkça, aksi ispat edilinceye kadar taşıyıcı tarafından teslim alındığı anda eşyanın ve ambalajının dış görünüşü itibariyle iyi durumda olduğu ve taşınan paketlerin sayısı, üzerindeki işaret ve numaraların taşıma senedindeki kayıtlarla aynı olduğu kabul edilmektedir.

Bu kapsamda, taşıyıcı tarafından CMR 8.madde uyarınca eşyaları taşımak için teslim alırken gerekli incelemeleri yapmaksızın CMR-taşıma senedine bir beyanda bulunmazsa, ya da yapma imkânı yokken bu durumu CMR-taşıma senedine derç etmezse teslim anında eşyaların iyi durumda olduğuna dair bir karine oluşacak ve taşıyıcı bu durumun aksini ispatlamak zorunda kalacaktır.

¹⁰⁸ Koller, s., 1172, Yeşilova: Taşıma Senedi, s.260.

¹⁰⁹ Koller, s.1198, Mercadal, s.38. Bu belgelerin yokluğu, yol ve bir devletten diğer devlete geçişte problem yarattığı için taşıyıcının gecikmesine ya da taşınan eşyalara el konulmasına yol açarak taşıyıcının ziya hasar ve gecikmen doğan sorumluluğuna neden olabilmektedir.

¹¹⁰ Mercadal, s.39.

İhtirazî kaydın gerekçeli olarak belirtilmesi zaruri olup, gerekçenin içeriği de biraz önce söylediklerimiz dâhilinde ya eşyayı kontrol etme imkânının olmadığı ya da kontrol sonucu eşyada eksiklik tespit edildiği şeklindedir¹¹¹. Tespit edilen eksiklik somut olarak belirtilmelidir. Bu taşınan eşyanın içeriğinin bilinmediği, paketlerin hasarlı olduğu, ıslak ve lekeli olduğu, dondurulmuş gıdanın kısmi olarak çözüldüğü ve bunun gibi biçimlerde beyan edilmelidir¹¹².

Söz konusu ihtirazî kayıtlar gönderen tarafından kabul edilsin ya da edilmesin ihtirazî kayıt koyulmadığı zaman var olan karine etkisini ortadan kaldırır. Bununla beraber taşıyıcı tarafından eşyanın kontrol edilemediğine dair konulan çekincenin gönderence kabul edilmesi incelemenin fizik olarak gerçekleştirilmediğine dair delil teşkil eder. Yoksa eşyanın niteliği ve dıştan görünen haline ait bir delil niteliği taşımaz¹¹³.

b) Hamule Senedi

1999 CIM 12 § 1'e göre, hamule senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına ve sözleşmenin içeriğine dair aksi ispat edilebilen bir karine meydana getirir.

Hamule senedi buna göre ilk olarak taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin yapıldığı ve imza ya da damga tarihinde demiryolu taşıyıcısı tarafından taşınmak üzere teslim alındığına ilişkin bir karine meydana getirmektedir. İkinci olarak da taşıma sözleşmesinin içeriğine dair bir karine oluşturmaktadır¹¹⁴.

Daha öncede değindiğimiz üzere, 1999 CIM 6 § 2 uyarınca taşıma sözleşmesinin varlığı için hamule senedi düzenlenmesi şart değildir. Ancak 1999 CIM 12 § 1, hamule senedinin taşıyıcı tarafından imzalanması ya da yerine geçecek şekilde damgalanmasıyla, taşıma sözleşmesinin varlığı demiryolu taşıyıcısı açısından kabul edilmiş olmaktadır. Taşıyıcı bir taşıma sözleşmesinin olmadığını iddia etmesi halinde bunun aksini ispatlayabilir. Ancak kanımızca, demiryolu taşıyıcısı için taşıma sözleşmesine ilişkin olmak üzere hamule senedi karine niteliğinde olduğundan aksi ancak belge ile ispatlanabilen bir niteliğe bürünür.

Hamule senedi içeriği bakımından da demiryolu taşıyıcı tarafından imzalanmakla onun aleyhine bir karine oluşturur. Burada CMR'deki gibi hamule senedinin içeriğine ilişkin 1999 CIM 6'da bulunan her üç paragrafta yazılan hususlar tavsiye niteliğinde olup, bunların bazılarının olmaması taşıma senedinin taşıyıcı-

¹¹¹ Hill/Messent, s.44, Ruitinga P; Onus of Proof and Liability - Some Notes as to Articles 8, 9 and 10 of the CMR Convention, International Carriage of Goods by Road (CMR), London, 1987, s.50.

¹¹² Ruitinga, s.52.

¹¹³ Ruitinga, s.53-54, Yeşilova; Taşıma Senedi, s.266.

¹¹⁴ Arkan; Demiryolu, s.65.

cının aleyhine karine olma fonksiyonunu etkilemez. Ancak yine de içeriğinde yer alan kayıtlar ispat kuvveti niteliği taşıyacaktır.

Hamule senedinin imzalanması ya da imzanın yerine geçecek tarzda damgalanmış olması önem arz etmektedir. Zira hamule senedinin üzerinde imza ya da damganın olmayışı, eşyanın teslim alındığı ve hangi tarihte teslim alındığına dair bir ispat imkânı oluşturmaz¹¹⁵. Bu durum CIM 11 § 1’de hamule senedinin verilmiş olması şartıyla, taşıma sözleşmesinin kurulacağı ve eşyanın taşıma için kabul tarihinin hamule senedin çıkış istasyonunca basılan damga ile tevsik olunacağına dair kuraldan anlaşılmaktadır.

Bununla birlikte damgalanmış hamule senedi kayıtlarının gerçeği yansıtmadığını demiryolu taşıyıcısı iddia edebilir. Ancak bu iddiasını aleyhine karine oluşturması nedeniyle kendisi ispatlamak zorundadır. Örneğin eşyanın teslim alınmadığı ya da hamule senedindeki miktarda eşyanın teslim alınmadığını ispatlamakla, hamule senedindeki kayıtları çürütmek mümkündür¹¹⁶.

Hamule senedinin imzalanmasıyla 1999 CIM 12 § 2 uyarınca, taşıyıcının eşyaları yüklemesi halinde, eşyaların niteliklerine ve hamule senedinde yer alan paketleme kaydı kapsamında sağlam olarak teslim alındığına dair onun aleyhine karine teşkil eder. Aynı zamanda hamule senedi taşıyıcı hamule senedine bir ihtirazî kayıt düşmediği takdirde, hamule senedi eşyaların taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarihte senette belirtilen paketlerin numaraları, sayısı, niteliği, işaretleri bakımından sağlam bir şekilde teslim alındığına dair karine oluşturur. Yani böyle bir ihtirazî beyanın hamule senedine konulmaması halinde, senette yer alan durumun aksini taşıyıcı ispat etmekle mükellef hale gelmektedir. İhtirazî kaydın 1999 CIM 12 § 4 uyarınca gerekçeli olması gerekmektedir.

Buna karşılık hamule senedi gizli ayıplar için delil niteliği taşımaz. Böyle bir durumda gizli ayıbın varlığını iddia eden gönderen veya gönderilen durumu ispat etmek zorundadır. Zira 1999 CIM 12 § 2 açık bir şekilde eşyaların dışarıdan anlaşılan haline göre iyi halde teslim alınmasından bahsetmektedir.

Yüklemenin gönderen tarafından yapılması halinde hamule senedi kayıtları CIM 12 § 3’e göre de taşıyıcı aleyhine karine niteliği taşıyabilir. Ancak buradaki kayıtların taşıyıcı aleyhine karine niteliği taşıyabilmesi için, demiryolu taşıyıcısının eşyaları teslim alırken, münhasıran CIM 12 § 2’de belirtildiği biçimde gerekçeli bir ihtirazî kayıta bulunmuş ve bu kayıt hamule senedinde yer almış olmalıdır. Bundan anlaşılan demiryolu taşıyıcısının eşyaları gönderen yükledikten sonra gerekli muayeneyi yaparak, eşyalara ilişkin ihtirazî beyanda bulunarak teslim almış olmasıdır. Aksi takdirde, 1980 CIM’deki gibi yüklemenin gönde-

¹¹⁵ Heinschel, s.98.

¹¹⁶ Arkan; Demiryolu, s.66.

ren tarafından yapılması halinde, hamule senedi demiryolu taşıyıcısı aleyhine karine oluşturmaz¹¹⁷.

1999 CIM 12 § 4'de, gerekçeli bir ihtirazî kayda dayanıldığı takdirde, hamule senedinin taşıyıcının aleyhine delil niteliği taşımayacağından bahsedilmiştir. İhtirazî kayıt için gerekçe eşyaların belirtilen vasıflara uygun olmadığına dair bir açıklama şeklindedir. Öyleyse gerekçesiz ihtirazî kayıtlar, hamule senedinin taşıyıcı için karine olma niteliğini de ortadan kaldırmamaktadır.

Bazen söz konusu muayene ulusal hukukun ortaya koyduğu bir yükümlülük olarak ortaya çıkabilir. Böyle bir durumda denetim zorunluluğunun taşıyıcı tarafından yerine getirilmemesi, gönderilen tarafından yapılan bir yüklemeye kanımızca hamule senedinin kendi aleyhine delil niteliğine katlanma zorunluluğuna neden olur¹¹⁸.

c) Konişmento

Taşıyan ile yükleten arasında konişmento ya navlun sözleşmesi ile beraber ya da ondan sonra düzenlenir. Bu nedenle çoğunlukla navlun sözleşmesinde tarafların kararlaştırdıkları hususlar, aynen konişmentoya geçirilir. Konişmentonun kıymetli evrak niteliği gereği tedavül etmesi sonucu, üçüncü kişilere ciro yoluyla devrolmasıyla bir bakıma üçüncü kişiler açısından navlun sözleşmesinin içeriği, kendilere geçen konişmentoya bakılarak bilinebilecektir. İşte bu açıdan konişmento, navlun sözleşmesinin varlığını ve içeriğini ispatlayan bir nitelik kazanmaktadır¹¹⁹.

Taşıyan ile taşıtan arasında bir navlun sözleşmesi olmaksızın konişmento düzenlenmiş olsa dahi, konişmento bir navlun sözleşmesinin varlığına delil teşkil eder¹²⁰. Konişmentonun taşıma sözleşmesinin varlığına delil teşkil etmesi yanında, asıl önemli olan onun içeriğini ispatlamasıdır. Uluslararası deniz taşımacılığında navlun sözleşmesinin çarter mi yoksa kırkambar sözleşmesi mi olduğu, konişmentonun navlun sözleşmesinin içeriğini ispatlamadaki etkisini farklılaştırmaktadır. Zira çarter sözleşmelerinde konişmento yalnız taşıyanla konişmento hamili arasındaki ilişkilerde esas tutulurken, kırkambar sözleşmelerinde taşıyan ve konişmento hamili yanında taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenlemektedir¹²¹. Bu sebeple, çarter sözleşmelerinde konişmento hamilinin varma limanında eşyayı talep hakkı, navlun sözleşmesinden bağımsız olup, navlun sözleşmesinin şartlarına dayalı bir savunma taşıyan tarafından

¹¹⁷ 1980 CIM'e ilişkin olmak üzere bkz. Arkan; Demiryolu, s.67.

¹¹⁸ Arkan; Demiryolu, s.68-69.

¹¹⁹ Prüssmann/Rabe, s.758, Herber, 295.

¹²⁰ Yeşilova; Konişmento, s.90.

¹²¹ Çağa/Kender, s.83-84, Herber, 295, Prüssmann/Rabe, s.759.

konişmento hamiline ileri sürülemez. Buna karşın kırkambar taşımalarında genellikle bir navlun sözleşmesi yapılmayıp, konişmento düzenlenmekte ve konişmentonun arka yüzünde yer alan matbu şartlar aynı zamanda navlun sözleşmesini oluşturmaktadır. İşte bu halde konişmento elinde olup eşyanın teslim talep hakkı kendisinde olan hamile karşı, konişmentonun altındaki ilişki olan navlun sözleşmesinden doğan, özellikle olağan dışı hallerde ve taşınan eşyalara dair taşıyanı sorumluluktan kurtaran bir savunma imkânı olduğu ileri sürülebilecek midir?

Kanımızca bu durum kıymetli evrakın özellikleri kapsamında ele alınmalı, taşıyan iyiniyetli hamile karşı deniz hukukunda kabul edilmiş navlun sözleşmesinden doğan def'ileri ileri sürme hakkından başka, navlun sözleşmesinde yer alan konişmentoya geçirilmiş diğer şartları ileri sürememelidir. Bunun dışındaki bir durum, illi bir kıymetli evrak olsa da, konişmentonun hukuki niteliği ve tedavül kabiliyetini yok ettiğinden ona olan güveni ortadan kaldırır¹²².

Konişmento aynı zamanda eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığına dair bir ispat niteliği arz ettiğinden, konişmentoda belirtilen miktar ve nitelikte eşyanın konişmento hamiline talep edildiği anda teslim edilmesi gerekmektedir. Bu yapılmadığı takdirde taşıyanın zıya ve hasardan doğan sorumluluğuna gidilebilecektir. Böylece gönderilen için konişmentoya dayalı olarak uğradığı zararı ispat etmek mümkün olmaktadır¹²³. İspat için sadece konişmentoyu ibraz etmesi yeterli olacaktır. Bunun bir başka anlatımı, taşıyan için eşyanın konişmentoda belirtilen miktar ve nitelikte teslim aldığı ve taşıma sonunda eksik çıkan miktarı zıya uğrattığı yönünde bir karinenin varlığıdır. Konişmentonun bu karine niteliğinin ortadan kalkabilmesi için ise, taşıyanın yükleme limanında konişmentoya ihtirazî kayıt koyması veya eşyalar için "içindeki belli değil" veya aynı manaya gelen bir klozu derç etmesi gereklidir.

Nitekim LK ve LVK m.3/3 hükmüne göre, taşıyanın konişmentoyu asgari şartlar çerçevesinde düzenleyip, yükletene verdiği takdirde eşyaları konişmentoda belirtildiği şekilde aldığına dair aksi ispatlanabilen bir karine söz konusu olmaktadır. HK'da da m.16/2 aynı şekilde taşıyan tarafından düzenlenen konişmentoda eşyanın dışarıdan belli olan haline ilişkin bir beyanda bulunmadığı takdirde, eşyaların dışarıdan anlaşıldığı üzere iyi halde teslim alındığına dair bir karinenin varlığı kabul edilecektir.

d) Hava Yük Senedi

Hava yük senedi, 1999 tarihli MK'nın 11.maddesine göre taşıma sözleşmesinin varlığını, sözleşmenin şartlarının kabul edildiğini ve eşyanın teslim alındı-

¹²² Bu yönde, konişmentodaki navlun sözleşmesi şartlarının genel işlem şartı olduğu ve ona göre değerlendirilmesi gerektiği yönünde; Yeşilova, **Konişmento**, s.92 vd.

¹²³ **Prüssmann/Rabe**, s.762, **Yeşilova, Konişmento**, s.94.

ğını ortaya koyan bir karine teşkil ettiği belirtilmiştir¹²⁴. Bu durum aynı şekilde VK/LH m.11'de ortaya koyulmaktadır.

Hava yük senedinin sözleşmenin varlığı ve şartları hususunda ispat fonksiyonunu ifa edebilmesi için öncelikle taşıyıcı ve gönderen tarafından senedin ikinci nüshasının imzalanması şarttır¹²⁵. Bu imza tarafların sözleşme yapmaları hususundaki irade beyanlarını göstermektedir.

Hava yük senedi aynı zamanda sözleşme şartları için de aksi ispat edilebilen karine niteliğini taşımaktadır. Uygulamada hava yük senedinin arkasına sözleşme şartları matbu olarak geçirilmekte ve bu bakımdan sözleşme şartlarının ispat edilmesi yönünden bir problem söz konusu olmamaktadır. Ancak sadece sözleşme şartlarına atıf yapılması usulü benimsenmişse, burada taşıyıcının genel hükümler kapsamında bir taşıma sözleşmesi şartlarını benimsemiş olduğu kabul edilmelidir¹²⁶. Genel hükümlerden başka özel şartların varlığı gönderen veya gönderilen tarafından ileri sürülürse, bu takdirde somut olayın hal ve şartlarına göre, böyle şartların var olup olmayacağı araştırılmalı, ona göre bir hüküm ortaya konulmalıdır.

Taşıyıcı tarafından hava yük senedinin imzalanıp gönderene verilmesiyle, hava taşıyıcısının eşyayı teslim aldığı yönünde de bir karine oluşmaktadır. Bu bakımdan üç nüsha olarak düzenlenen hava yük senedinde üçüncü nüsha bu karineyi oluşturmakta, bu yönüyle bir tesellüm ilmühaberi niteliği kazanmaktadır¹²⁷.

Hava yük senedinin eşyaların teslim alındığına dair aksi ispatlanan bir karine meydana getirmesi, aynı zamanda MK m.11/2 kapsamında, teslim alınan eşyalar ile ilgili olarak paketlerin numaraları, ambalajı ve boyutları ile ağırlığı yönünde de bir karine meydana getirmektedir. Bu karine tabî ki, hava yük senedinin içeriğindeki kayıtları taşıyıcının bir ihtirazî bildirimini hava yük senedine yazmadığı takdirde söz konusu olacaktır.

Buna karşılık yine MK m.11/2'ye göre, hava yük senedi eşyaların miktarı, hacmi ve eşyaların o anki şartları bakımından taşıyıcının aleyhine delil olmaz. Fakat eşyaların dışarıdan görülen haliyle anlaşılabiliriyorsa veya gönderenin bulunduğu halde, bahsedilen bu hususlar kontrol edilmiş ve eşyalar böyle teslim alınmışsa, bunlar da taşıyıcının aleyhine delil teşkil edecektir. Eşyanın dışarıdan görülen hali, özel bir alet olmaksızın ve uzun bir inceleme gerektirmeksizin elle

¹²⁴ Konvansiyonun İngilizce metninde tıpkı diğer konvansiyonlar gibi söz konusu hususların ilk görünüş ispatı (prima facie evidence) teşkil ettiği belirtilmiştir.

¹²⁵ Kırca, s.98, Ülgen Hüseyin; Hava Taşıma, s.146.

¹²⁶ Ülgen, s.146.

¹²⁷ Kırca, s.99. Makbuz niteliğinde olduğu yönünde, Ülgen; Hava Taşıma, s.146.

yoklanarak, sayılarak veya diğer duyu organlarıyla anlaşılabilen durumudur. Aynı hüküm, VK/LH m.11/2'de de yer almaktadır.

Bahsettiğimiz hükümler çerçevesinde böylece, ispat kuvvetine dair iki farklı grup oluşturulmaktadır. İlk gruptaki karine, paketlerin numaraları, ambalajları, boyutları ve ağırlıklarının dışarıdan kolayca görülüp anlaşılabilir olmasından kaynaklanmaktadır¹²⁸.

Elbette ki, ikinci gruptaki hususlar taşıyıcının aleyhine delil teşkil etse de, aksi her halde taşıyıcı tarafından ispatlanabilir¹²⁹.

e) Multimodal Taşıma Senetleri

Multimodal taşıma senetlerinden olan multimodal taşıma belgesine ilişkin olarak MCK m.1/4'de, senetlerin taşıma sözleşmesini, taşınan eşyaların teslim alındığına ve taşıma sözleşmesinin içeriğine göre eşyaların gönderilene teslim edileceğine ilişkin delil teşkil edeceği ortaya koyulmuştur.

Multimodal taşıma belgesi öncelikle taşıma sözleşmesini ispatlamaktadır. Bir multimodal taşıma sözleşmesi rızai bir sözleşme niteliğinde olup, taraflarca multimodal taşıma belgesi düzenlenmeksizin de sözleşme hükümlerini doğurabilir. Ancak gönderen tarafından talep edildiği takdirde MCK m.5/1 uyarınca multimodal taşıma belgesini düzenlemek zorundadır. Bu senedin düzenlemesi ve MTO tarafından imzalanması anından itibaren, senet taraflar arasında bir multimodal taşıma sözleşmesi yapıldığına dair aksi ispat edilebilen bir ispat vasıtası haline gelmiştir. Burada sözleşmenin olmadığını iddia edecek olan MTO bu durumu ispatlamakla mükelleftir.

Multimodal taşıma belgesinin aynı zamanda sözleşmenin şartlarını da ortaya koyan bir senet niteliği söz konusudur. Bu şartlar bakımından daha önce de değindiğimiz MCK m.8'de yer alan hususlar esas alınır ve ona göre taşıma sözleşmesinin içeriği belirlenir. Nitekim MCK m. 8/2, taşıma sözleşmesinin içeriğine ilişkin delil niteliği bakımından multimodal taşıma belgesinde yazılı olan hususlar delil niteliği arz edebileceği yönünde, MCK m.1/4'e atıf yapmıştır. MTO multimodal taşıma belgesini düzenlerken, söz konusu içeriğe ilişkin hususlardan birine ihtirazî kayıt koyduğu takdirde, ihtirazî kayıt konulan husus, MTO için delil niteliği taşımaz.

Multimodal taşıma belgesi, içeriğinde gösterildiği şekilde eşyaların teslim alındığına dair de aksi MTO tarafından ispat edilebilecek bir delil niteliğini taşımaktadır.

Bu anlamda multimodal taşıma belgesinin düzenlenip, herhangi bir itirazî kayıt koymaksızın gönderene verilmesiyle, MTO için, eşyaların iyi halde teslim

¹²⁸ Ülgen; Hava Taşıma, s.147.

¹²⁹ Kırca, s.104.

alındığına dair aleyhine delil durumu oluşacaktır. Bununla birlikte gizli olan durumlar veya gönderen tarafından gizlenen haller bu kapsamda değerlendirilmez. Özellikle gönderen, MTO'nun ihtirazî kayıt koymasını gerektiren hallerden olup, MCK m.8/1 (a) ve (b)'de yer alanlardan birini gizlemiş olması, bunların MTO'nun aleyhine delil olarak kullanılmasını ortadan kaldıracaktır¹³⁰.

Multimodal taşıma konişmentosuna dair Standart Şartlarında konvansiyonlarda olduğu gibi açıkça taşıma sözleşmesine ve içeriğine ilişkin delil niteliği taşıyacağına dair bir ibareye yer verilmemiştir. Ancak Standart Şartların 2.1 maddesinin (a) bendine göre, bir multimodal taşıma konişmentosu düzenlenmesiyle, taşıma komisyoncusunun taşıma işini ve taşımayı kendi adına uygulamayı üzerine aldığı, ayrıca konişmentoda gösterilen yerden teslim aldığı belgelenmektedir. Bu hükme göre multimodal taşıma konişmentosu da taraflar arasında taşıma sözleşmesini ispatlamakta, taşıma komisyoncusunun bunun aksini iddia ettiği takdirde ispatlaması gerekmektedir¹³¹. Kaldı ki, multimodal taşıma konişmentosu da konişmentoya dair bütün özelliklere sahip olduğundan nasıl konişmento taşıyan ile taşıtan arasında bir navlun sözleşmesi olmaksızın konişmento bir navlun sözleşmesinin varlığına delil teşkil ediyorsa, multimodal taşıma konişmentosu da bir multimodal taşıma sözleşmesinin yapıldığına delil teşkil edecektir.

Multimodal konişmentonun taşıma sözleşmesinin varlığına delil teşkil etmesi yanında, asıl önemli olan onun içeriğini ispatlamasıdır. Bu bakımdan Standart Şartların 2.1 maddesinin (b) bendinde yer alan, multimodal taşıma konişmentosunun düzenlenmesiyle, taşıma komisyoncusunun konişmentoda yer alan şartlarda sorumlu olduğunu deruhte ettiğini hüküm altına alınmıştır. İfade, taşıma komisyoncusu ile gönderenin yaptığı sözleşmenin içeriğinin, multimodal taşıma konişmentosunun içeriği olduğunu ve bunun da taşıma komisyoncusu için aksini ispat edebileceği bir karine oluşturduğunu söylemektedir.

¹³⁰ Sopacı, 130, Wit, 227.

¹³¹ Hoffmann, s.39.

KAYNAKÇA

- Akıncı Ziya;** Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR, Ankara 1999.
- Arkan Sabih;** Demiryolu İle Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987. (Demiryolu)
- Arkan Sabih;** Türk Ticaret Kanununun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, Batider, C.IX, S.4 Ankara 1978. (Taşıma Senetleri)
- Atalay Oğuz;** Medeni Usul Hukukunda Menfi Vakıaların İspatı, İzmir 2001.
- Çağa Tahir/Kender Rayegân;** Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi, 8.Bası, İstanbul 2006.
- Çetingil Ergon;** Alman Hukukuna Göre Konişmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk, Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul 2003.
- Demirkıran Murat H;** Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, İstanbul 2008.
- Domaniç Hayri;** Kıymetli Evrak ve Uygulaması, TTK Şerhi IV, İstanbul 1990.
- Feldhammer Müller Ralf;** Die Haftung des Unternehmers beim multimodalen Transport für Güterschäden un Güterverluste aus dem Beförderungsvertrag, Frankfurt 1996.
- Freise Reiner;** Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999, TranspR, 2-2007.
- Glöckner Herbert;** Leitfaden zur CMR, 8. Auflage, Berlin 2005.
- Heinschel Helmut;** Güter - Transportrecht für Eisenbahn, Kraftverkehr und Binnenschiffahrt, Berlin 1993.
- Herber Rolf;** Seehandelsrecht Systematische Darstellung, Berlin- New York 1999.
- Hoffmann Michael;** FIATA Multimodal Transport Bill Of Lading und deutsches Recht, Berlin-Hamburg-Münster 2002.
- Karan Hakan;** Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi İle Konişmento Arasındaki İlişki, Batider C.XX S.4, Yıl 2000.
- Karan Hakan;** Elektronik Konişmento, Ankara 2004. (Konişmento)
- Kender Rayegân/Çetingil Ergon;** Deniz Ticaret Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, İstanbul 2007.

- Kendigelen Abuzer/Aydın Alihan**;“Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşınma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi”, Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55.Yaş Günü Armağanı, C.I, İstanbul 2002.
- Kırca İsmail**; Havayolu İle Yapılan Eşya Taşımaları Dolayısıyla Düzenlenen Hava Yük Senedinin Hukuki Niteliği Ve İspat Fonksiyonu, Batider, C.XV,S.3,Haziran 1990.
- Koller Ingo**; Transportrecht, Kommantar, 5.Auflage, München 2004.
- Kopper Christoph**; Der multimodale Ladeschein im internationalen Transportrecht, Hamburg 2007.
- Leon De Mendes Pablo/Eyskens Werner**; Montreal Conveniton : Analysis Of Some Aspects Of The Attempted Modernzation And Consalidation Of The Warsaw System,, Journal Of Air Law And Commerce, 2001, Volume 66.
- Maccarone S.**; The Right of Disposal Under the CMR Convention (Arts. 12, 13), International Carriage of Goods by Road (CMR), London, 1987.
- Mercadal Barthelemy**; Conculusion of The Contract of Carriage: The Role Of The Consignment Note And The General Conditions (Arts 4,5,6,7,9,11,21), International Carriage Of Goods By Road (CMR), Editor Jan Theunis, London 1987.
- Öztañ Fırat**; Kıymetli Evrak Hukuku, 2.Bası, Ankara 1997.
- Poroy Reha/Tekinalp Ünal**; Kıymetli Evrak Hukuku Esasları, İstanbul 1995.
- Prüssmann Heinz/Rabe Dieter**; Seehandelsrecht, 4. Auflage München 2000
- Puttfarken Jurgen Hans**; Seehandelsrecht, Heidelberg, 1997.
- Ruitinga P**; Onus of Proof and Liability - Some Notes as to Articles 8, 9 and 10 of the CMR Convention, International Carriage of Goods by Road (CMR), London, 1987.
- Sopacı Birgül**; Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler, İstanbul 2001. (yayımlanmamış doktora tezi).
- Sözer Bülent**; Türk Hukukunda Ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 2007.
- Şanlı Cemal/Ekşi Nuray**; Uluslararası Ticaret Hukuku, 5.Bası, İstanbul 2006.
- Tekil Fahiman**; Deniz Hukuku, İstanbul 2001.
- Thume Karl Heinz/Seltmann Delmer**; Kommentar zur CMR, Übereinkommen über den Beförderungvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, Heidelberg 1997.

- Ülgen Hüseyin/Helvacı Mehmet/Kendigelen Abuzer/Kaya Arslan;** Kıymetli Evrak Hukuku, İstanbul 2004.
- Ülgen Hüseyin;** Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987. (Hava Taşıma)
- Ülgen Hüseyin;** Türk Hukukunda Ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu Ve Bagaj Taşıma, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24–25 Ocak 1985.
- Ülgener Fehmi;** Çarter Sözleşmeleri-I, İstanbul 2000.
- Yazıcıoğlu Emine,** Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000.
- Yeşilova Ecehan;** CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD C.7, S.1, İzmir 2005. (Taşıma Senedi)
- Yeşilova Ecehan;** Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir 2006. (Konişmento)
- Wit De Ralph;** Multimodal Transport, Carrier Liability and Documentation, London Newyork Hong Kong, 1995.