

---

**TAŞIMACILIK DÜZENLEMELERİNDE TÜRKÇE TERMİNOLOJİ  
BİRLİĞİ İÇİN ÖNERİLER\***

---

*SUGGESTIONS FOR THE TERMINOLOGICAL UNITY IN TURKISH  
LANGUAGE IN TRANSPORTATION REGULATIONS*

---

**Hakan EMANET\*\***

*Geliş Tarihi: 23.06.2016  
(Received)*

*Kabul Tarihi: 24.10.2017  
(Accepted)*

---

**Öz:** Lojistik, bütün dünyada ve Türkiye’de son yıllarda bir disiplin olarak kabul edilmeye başlanmıştır. Bütün disiplinlerin gelişimi aşamasında olduğu gibi lojistiğin de gelişim aşamasında terminoloji açısından sorunları vardır. Lojistik uygulamaları ve eğitiminde önemli bir paya sahip olan taşımacılık için de terminoloji birliğine ihtiyaç duyulmaktadır. Uluslararası eşya taşımacılığı, farklı taşımacılık türleri ile farklı uluslararası düzenlemeler kapsamında gerçekleştirilmektedir. Bu düzenlemelerdeki ifadeler genel olarak benzerlik gösterse de bazı temel kavramlar için farklı ifadeler kullanılmaktadır. Ulusal düzenlemelerde ise gerek çeviri esnasındaki gerekse düzenlemelerin hazırlanmasındaki özensizlik kavram farklılığını artırmıştır. Buna bir de uygulamadaki kullanım farklılıkları eklenince kavram karmaşası daha da artmaktadır. Bu çalışmada, taşıma sözleşmesi ile ilgili beş kavramın uluslararası ve ulusal temel düzenlemelerdeki ifadeleri incelenmiş ve bu kavramlar için öneriler sunulmuştur. İncelenen kavramlar; taşıma sözleşmesinin tarafları, lehine taşıma sözleşmesi yapılan kişi, taşınan maddi varlık ve taşıma senedidir.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Uluslararası Taşımacılık, Taşıma Sözleşmesi, Konişmento, Taşıma Senedi.

**Abstract**

During the recent years, logistics has been accepted as a discipline in Turkey and the rest of the World. Like other disciplines, logistics has problems about terminology during its development. A terminological unity is also needed for transportation which is a large part of logistics applications and logistics education. International carriage of goods is conducted under different transportation modes and international regulations. Even though the expressions in these regulations are similar, they use different expressions for basic terms. In national regulations, carelessness in both translation and preparation of the regulations increased the difference in expressions. Differences in applications during practice further

---

\* Bu çalışma 02-04 Mayıs 2013 tarihlerinde gerçekleşen 12. Ulusal İşletmecilik Kongresinde sunulan "Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Terminoloji Sorunu ve Çözüm Önerileri" başlıklı bildirden türetilmiştir.

\*\* Yrd. Doç. Dr. Beykent Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Bölümü, Ayazağa-Sarıyer/İSTANBUL

increases the confusion in expressions. In this study, the expressions for five terms have been investigated and the suggestions for these terms are proposed. The terms investigated are; the parties to the contract of carriage, beneficiary of the contract of carriage, carried physical object and consignment note.

**Keywords:** Logistics, International Transportation, Contract of Carriage, Bill of Lading, Consignment Note.

## 1. GİRİŞ VE ÇALIŞMANIN AMACI

Ulusal ve uluslararası eşya taşımacılığı düzenlemelerinde taşıma sözleşmelerinin konusu ve tarafları taşıma türlerine (modlarına) göre farklı isimler almaktadır. Bu farklılıklar, bir yandan lojistik ve taşımacılık alanına yeni giriş yapanlar için anlama gücüne ve kavram karışıklığına, diğer yandan taşımacılık sektörü uygulamalarında yanlış kullanımlara sebep olmaktadır. Söz konusu farklılıklar uluslararası düzenlemelere oranla ulusal düzenlemelerde daha fazladır. Öyle ki, aynı kavram için sadece aynı türe ait farklı yasal düzenlemelerde değil, aynı yasal düzenleme içinde dahi farklı terimler kullanılabilir. Halbuki, Gürlek ve Şen'e (2014: 189) göre "bir bilim dalının terimleri o bilim dalının temeli sayılır. Bir bilimsel kavrama birden çok ad vermek anlaşmayı zorlaştırdığı gibi bilimsel gelişmeyi de engeller".

Bu çalışmada, kara, deniz, hava ve demiryolu ile eşya taşıma sözleşmelerinin tanımı, konusu ve tarafları ile ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelerdeki terminoloji ortaya konacak ve farklılıklar tespit edilecektir. Eğer ihtiyaç var ise ortak terminolojinin oluşturulması için öneriler sunulacaktır. Çünkü; terimler, akademik çalışmalarda üretilen yeni bilgilerin bütün araştırmacılar tarafından aynı biçimde algılanabilmesini sağlayan bilimsel araçlardır. Anlatılmak istenen bilginin doğru bir biçimde dile getirilmesinde, sonraki çalışmalarda başvurulabilecek güvenilir bilgilerin aktarılmasında terimlerin rolü büyüktür (Uysal 2013: 111). Ayrıca; bir bilim insanının ülkesine, halkına yapacağı en büyük hizmetlerden biri diline terim üretimiyle yapacağı katkıdır (Yumru 2010: 14).

Çalışmanın amaçları şunlardır:

I. Lojistik ve taşımacılık alanında çalışmalar yapan akademisyenler için taşıma türlerini ilgilendiren güncel temel ulusal ve uluslararası düzenlemeleri ortaya koymak,

II. Lojistik ve taşımacılık alanında öğrenim gören ön lisans, lisans ve lisansüstü öğrencileri için öncelikle, her bir taşıma türüne ait taşıma sözleşmesinin konu ve taraflarını şematik olarak ortaya koyarak konunun daha kolay kavranmasını sağlamak ve onların çalışma hayatlarında bu kavramları doğru kullanmalarını sağlamak,

III. Lojistik ve taşımacılık sektörünün bütün paydaşları için farkındalık yaratarak bu konuda uzun vadede Türkçe terminoloji birliği sağlamaya katkıda bulunmaktadır.

## **2. METODOLOJİ VE LİTERATÜR TARAMASI**

### **Metodoloji**

Çalışmada nitel araştırma türlerinden betimsel analiz kullanılmıştır. Bu kapsamda, çalışmanın konusu ile ilgili uluslararası konvansiyonların özgün ve Türkçe metinleri ile ulusal yasal mevzuat ayrıntılı olarak incelenirken literatür taraması da yapılarak mevcut durum ortaya konmuştur.

### **Kavramsal Çerçeve:**

Bu çalışmada eşya taşıma sözleşmeleri incelenmiştir. Taşıma sözleşmelerinden olan yolcu taşıma sözleşmeleri çalışmanın kapsamı dışındadır. Metin içerisinde kullanılan taşıma sözleşmesi ifadesinden eşya taşıma sözleşmesinin anlaşılması gerekmektedir.

Eşya taşıma sözleşmesinin tanımlanması, bütün türleri kapsayıcı şekilde ve genel olarak başlangıçta yapılacaktır. Her bir taşıma türünün terminolojisi ise bir sonraki bölümde ayrıntılı olarak incelenecektir.

Günümüz dünyasında uluslararası ortamın ticari, ekonomik ve sosyal koşulları gereği, ulusal taşıma hukukunun kaynağı ve belirleyicisi, uluslararası düzenlemelerdir. Bu nedenle, taşıma türleri incelenirken önce Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası düzenlemeler, ardından ulusal düzenlemeler ortaya konulacaktır. Ayrıca, bu çalışmada üzerinde durulan husus, düzenlemenin uygulama alanının yurt içi veya yurt dışı olması değil, düzenlemedeki terimlerin kendisidir.

### **Literatür Taraması:**

Yapılan literatür taramasında, lojistik alanında terminoloji boşluğu olduğundan bahsedilmesine (Terzi ve Bölükbaş 2016: 213) rağmen doğrudan bu çalışmanın konusu olan taşımacılık terminolojine yönelik inceleme tespit edilememiş, fakat, benzer konuların incelenmiş olduğu belirlenmiştir. Türkçe kaynaklarda, farklı alanlardaki terminoloji sorununun incelenmesinin yanında terminoloji ve çeviri konusunun genel olarak incelendiği tespit edilmiştir. Bu çalışmalardan bazıları şunlardır: Uysal (2013: 111-133) çalışmasında genel olarak Türkçeye geçen yabancı terimlerin Türkçeleşme süreçleri ve sonuçlarını incelemiştir. Yumru (2010: 10-19) da çalışmasında Türkçe terim üretmede yetersiz kaldığını ileri sürmekte ve bu sorunu aşabilmek için çözüm önerileri sunmaktadır. Baş (2011: 41-60) ise çalışmasında gümrük alanında Türkçeye

çeviride karşılaşılan sorunları incelemiş ve çözüm önerilerini ortaya koymuştur. Sevgi ve Tecimen (2008: 1-8) ormancılık bilimi ile ilgili terimlerin Türkçeleştirilmesi konusunu incelemişlerdir. Yabancı kaynaklar da ise farklı bir durum söz konusudur. Taşımacılık terminolojisi konusunda yapılan çalışmalarda sorunun çoğunlukla çeviri veya kavram fazlalığı/karışıklığı değil, İngilizce kavramların baskınlığı olduğu ileri sürülmektedir. Örneğin; Pritchard (2013: 247-259) çalışmasında, Hırvatça deniz taşımacılık terminolojisinin İngilizcenin etkisinde kalmış olduğunu ispatlamaya çalışmıştır. Marine, Marin, Snuviškiene (2009: 218-224) ise çalışmalarında anadili İngilizce olmayanların teknik terimlerin ifadesindeki problemleri üzerinde durmuşlar ve Litvanya'daki eğitim kurumları için çözüm önerileri sunmuşlardır.

Literatür taraması sonucunda şunlar ifade edilebilir:

- Türkçe çalışmalar genel olarak çevirideki sorunlar üzerinedir ve özel olarak taşımacılık terminolojisindeki sorunlar henüz incelenmemiştir.
- Yabancı dildeki çalışmalar ise ağırlıklı olarak taşımacılık terimlerinin İngilizcenin etkisinde kalmış olması ile ilgilidir.

### **3. EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TANIMI, TARAFLARI VE NİTELİĞİ**

Eşya taşıma sözleşmesi pek çok düzenlemede yer almasına rağmen açık bir tanımının yapıldığı düzenleme sayısı azdır. Açık bir tanımın yapıldığı Türk Ticaret Kanununa (TTK) göre eşya taşıma sözleşmesi; “taşıyıcının bir malı belirli bir ücret karşılığında bir yerden başka bir yere taşımaya üstlendiği sözleşmedir” (TTK. m. 850). Türkiye'nin henüz taraf olmadığı Rotterdam Kurallarına (RK) göre ise “taşıma sözleşmesi; bir taşıyanın, navlun ücretinin ödenmesi karşılığında, bir yerden bir yere yük taşıma işi üstlendiği sözleşme anlamına gelir” (RK m. 1/1). Bu tanımlamalarda taşıma işini yerine getiren taraf (taşıyıcı/taşıyan) açık olarak belirtilmesine rağmen ücreti ödeyen taraf açıkça belirtilmemiştir.

Literatürde ise eşya taşıma sözleşmesini yasal düzenlemelere paralel olarak taşıma işini yerine getiren taraf (taşıyıcı/taşıyan) üzerinden tanımlayanlar olduğu gibi sözleşmenin iki tarafı üzerinden de tanımlayanlar bulunmaktadır:

- Taşıma sözleşmesi öyle bir anlaşmadır ki, onunla taraflardan biri (taşıyıcı) yolcu ya da eşya (yük) taşımaya, diğer taraf da bunun karşılığında bir ücret ödemeyi taahhüt eder (Ülgen 1988: 1).
- Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi taahhüt eder. Buna karşılık eşya taşımada gönderen, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödeme borcu altına girer (Küçük 2011: 162).

- Taşıyıcı, gönderen ile aralarındaki eşya taşıma sözleşmesi ile sözleşmeye konu emteanın kendi koruması altında bir yerden diğer bir yere taşınması işini üstlenir (Kaya 1998: 239).

Ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile literatür göz önüne alınarak şu sonuca ulaşılabilir; bütün taşıma türlerine ait eşya taşıma sözleşmelerinde, taşıma hizmetini talep eden bir taraf ile bu hizmeti yerine getirmeyi üstlenen başka bir taraf bulunur. Taşıma hizmetini talep eden tarafın asli borcu, ücret ödemek iken; bu hizmeti üstlenen tarafın asli borcu, teslim aldığı eşyayı sözleşme şartları ve emredici hükümler çerçevesinde varma yerinde belirlenmiş kişiye teslim etmektir.

O halde; eşya taşıma sözleşmelerinin tarafları şunlardır;

- taşıma ücreti karşılığında bir eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasını talep eden taraf (taşıma hizmetini talep eden taraf) ve
- taşıma ücreti karşılığında bir eşyayı bir yerden başka bir yere taşımayı üstlenen taraf (taşıma hizmetini yapmayı üstlenen taraf).

Ayrıca, taşıma sözleşmelerinde sözleşmenin tarafı olmasa da ilgilisi olan bir kişi vardır. Bu ilgili, sözleşme konusu eşyayı şartlar gerçekleştiğinde varma yerinde teslim alacak olan kişidir. Buradan da anlaşılacağı üzere taşıma sözleşmesi üçüncü kişi lehine yapılan bir sözleşmedir (Çağa 1995: 5). Taşıma sözleşmelerinin konusu ise bir yerden başka bir yere taşınması talep edilen eşyadır. Taşıma sözleşmeleri hem ulusal mevzuatta hem de uluslararası düzenlemelerde düzenlenmiş olması nedeniyle tipik bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmelerinde, taraflardan birisinin borcu her zaman ücret ödemek olduğundan bu sözleşmeler ivazlıdır. Benzer şekilde, her zaman her iki tarafa da borç yüklüyor olması nedeniyle tam iki taraflı bir sözleşmedir (Sein and Triin 2010: 347). Taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için eşyanın, taşıma borcunu üstlenmiş olan tarafa teslim edilmesine gerek yoktur. Bu nedenle taşıma sözleşmesi reel değil, rızâ bir sözleşmedir (Yeşilova 2005: 241; Yetiş Şamlı 2008: 9).

Açıklanan nedenlerle eşya taşıma sözleşmesi; hukukî niteliği itibariyle, iş görme amacı güden, tipik, ivazlı (Çetinkaya 2005: 73), tam iki taraflı, rızâî (Cumalıoğlu 2011: 27; Tüzüner 2012: 171) ve üçüncü kişi lehine yapılan bir sözleşmedir (Canbolat 2009: 14).

Taşıma türlerine göre, eşya taşıma sözleşmelerine uygulanması gereken temel uluslararası ve ulusal düzenlemeler Tablo 1.'de topluca gösterilmiştir.

**Tablo 1. Taşımacılık Türlerine Göre Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Uygulanacak Temel Düzenlemeler (Kaynak: Resmi Gazete)**

Taşımacılık Türü	Temel Uluslararası Düzenleme	Temel Ulusal Düzenleme
<b>Karayolu</b>	<b>CMR: CMR Konvansiyonu</b> Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi	<b>TTK:</b> 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (Dördüncü Kitap: Taşıma İşleri) <b>KTk:</b> 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu
<b>Denizyolu</b>	<b>LK: Lahey Kuralları</b> Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme	<b>TTK:</b> 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (Beşinci Kitap: Deniz Ticareti)
<b>Havayolu</b>	<b>MS: Montreal Sözleşmesi</b> Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair	<b>TSHK:</b> 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
<b>Demiryolu</b>	<b>COTIF-CIM: COTIF Sözleşmesi</b> 9 Mayıs 1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme'ye (COTIF) Değişiklik Getiren 3.6.1999 tarihli Protokol (Sözleşmenin B Ana Eki – CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar)	<b>Nizamname:</b> 18 Mayıs 1872 tarihli Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi

#### 4. TAŞIMA TÜRLERİNİN İNCELENMESİ

##### 4.1. Karayolu Taşımacılığında Terminoloji

Karayolu ile uluslararası eşya taşımacılığının temel kurallarını Türkiye'nin de 1995'de taraf olduğu CMR Konvansiyonu hükümleri oluşturmaktadır (Özdemir 2005: 6). Konvansiyon taşıma sözleşmesinin tanımını açıkça yapmamıştır. Ancak, Taşıma Mukavelesinin Akdedilmesi ve Uygulanması başlıklı III. Bölüm 4. maddesinde "Taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun yokluğu usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu Sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma mukavelesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez" hükmünden hemen sonra 5. madde 1. paragrafında "Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır" ifadesi ile taşıma sözleşmesinin taraflarını belirlemektedir; gönderici

(sender) ve taşımacı (carrier) ([www.resmigazete.gov.tr](http://www.resmigazete.gov.tr)). Konvansiyonun İngilizce metninin tamamında, taşıma hizmetini talep eden tarafa *sender*, bu hizmeti yerine getirmeyi üstlenen tarafa ise *carrier* denilmektedir ([www.unece.org](http://www.unece.org)). Konvansiyonun kabul edilen Türkçe çevirisinde ise taşıma hizmetini talep eden taraf için bir maddede *gönderen* (CMR 2/1) ifadesi kullanılırken diğer bütün bölümlerde *gönderici* (CMR 5-15) ifadesi kullanılmaktadır. Taşıma hizmetini üstlenen taraf için ise *taşıyıcı* (CMR Dibase, 2/1, 21, 23, 32/1) ve daha çok *taşımacı* (CMR 2/1, 2/2, 3, vd.) kavramları kullanılmıştır ([www.resmigazete.gov.tr](http://www.resmigazete.gov.tr)).

Lehine sözleşme yapılan, yani gönderilen eşyayı teslim alacak olan kişi ise İngilizce metnin tamamında *consignee* kavramıyla ifade edilirken Türkçe çevirinin de tamamında *alıcı* olarak ifade edilmiştir.

Taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan taşınan maddi varlık, CMR'nin özgün metninde *goods* olarak ifade edilmektedir ([www.unece.org](http://www.unece.org)). Konvansiyonun Türkçe metninde ise özgün metnin aksine; *eşya* (CMR başlık ve 2/2), *yük* (CMR 1/1, 1/5, 2, 5, 8, vd.) ve *mal* (CMR 11, 16, 17/4-b ve d, 18/4, 20, 21, 23, 25, 30 ve 34) olmak üzere üç farklı kavram ([www.resmigazete.gov.tr](http://www.resmigazete.gov.tr)) kullanılmıştır.

Karayolu ile eşya taşımacılığında temel ulusal düzenlemelerden birisi, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerini düzenleyen Dördüncü kitabıdır. Dördüncü kitabın ilk maddesi taşıma işini üstlenen tarafı tanımlarken taşıma sözleşmesine de açıklık getirmektedir:

“MADDE 850- (1) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar.

(2) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.”

Bu maddeden anlaşıldığı üzere karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinin tarafları; *taşıyıcı* ve *gönderendir*, lehine sözleşme yapılan kişi ise *gönderilendir*. Sözleşmenin konusunu oluşturan maddi varlık ise, *yük* kavramını kapsayarak, ondan daha fazla anlam ifade eden *eşya*dır. Dördüncü kitabın devam eden maddelerinde *taşıyıcı*, *gönderen*, *gönderilen* ve *eşya* kavramları istikrarlı bir şekilde kullanılmıştır. İstisna olarak bazı maddelerde *gönderilen* kavramı yerine *alıcı* kavramı (TTK 865/3 ve 868/1), *eşya* kavramı yerine ise *gönderi* kavramı (TTK 864/2, 865/3, 868/1 ve 882/1) tercih edilmiştir.

Karayolu taşımalarını düzenleyen diğer temel ulusal düzenleme 2003 yılında yürürlüğe girmiş olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununda (KTK) konu ile ilgili tanımlar şöyledir:

“Madde 2:

Taşımacı: Taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi,

Eşya (yük): İnsandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesneyi,

Gönderen: Eşyayı taşımacıya teslim eden, gönderilene belirleyen ve taşıma senedini imzalayan kişiyi,

Gönderilen: Sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi ve taşıma senedinde belirtilen eşyanın teslim edileceği kişiyi,

Kargo: Tek parçada en fazla yüz kilogramı geçmeyen genellikle ambalaj ve kap içerisinde olan küçük boyutlu koli, sandık, paket gibi parça eşyayı, ifade eder.”

Tanımlardan anlaşılacağı üzere, KTK’ndan daha sonra yürürlüğe girmiş olan TTK, KTK’daki *gönderen* ve *gönderilen* kavramlarını aynen korumuş, *taşımacı* kavramını *taşıyıcı* olarak değiştirmiş ve *eşya* kavramını *yük* kavramı ile eş anlamlı değil, onu da kapsayıcı şekilde kullanmıştır.

Taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belge için CMR Konvansiyonunda *consignment note* ifadesi kullanılırken Türkçe çevirisinde de bu belge için sadece *sevk mektubu* ifadesi kullanılmıştır.

Ulusal düzenlemelerden TTK’da, sevk mektubu ifadesi hiç kullanılmamış, bu belge 856. madde ve devamında *taşıma senedi* olarak tanımlanmıştır. Diğer temel ulusal düzenleme olan KTK’da da bu belge için *taşıma senedi* ifadesi kullanılmakta fakat tanımı yapılmamaktadır (KTK 6). *Taşıma senedinin* tanımı KTK’nun tamamlayıcısı niteliğindeki 11.06.2009 tarihli Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 4/tt maddesinde yapılmaktadır ([www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr)):

“Taşıma senedi: Eşya ve kargo taşımalarında gönderen ile yetki belgesi sahibi arasında akdedilen, ilgili diğer mevzuat ve bu Yönetmelikle belirlenen bilgileri ihtiva eden sözleşme belgesi veya bu tür bir sözleşmede bulunması gereken bilgileri ihtiva etmesi halinde taşıma senedi yerine geçecek olan taşıma faturası, taşıma irsaliyesi veya irsaliyeli taşıma faturasını, .... ifade eder.”

Bu bilgiler ışığında, ulusal düzenlemelerde taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belgeye, uluslararası düzenlemenin çevirisinden farklı ve istikrarlı bir



şekilde *taşıma senedi* adı verilmektedir. Karayolu ile eşya taşıma sözleşmesinin terimleri Tablo 2.'de gösterilmiştir.

Tablo 2. *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Temel Kavramları*

Kavramın Tanımı	Uluslararası Düzenleme- deki İfade (CMR)		Ulusal Düzenlemedeki İfade
	İngilizce (Özgün)	Türkçe (Çeviri)	
Taşıma hizmetini talep eden taraf	sender	gönderici, gönderen	<b>TTK:</b> gönderen <b>KTK:</b> gönderen
Taşıma hizmetini yapmayı üstlenen taraf	carrier	taşımacı, taşıyıcı	<b>TTK:</b> taşıyıcı <b>KTK:</b> taşımacı
Lehine taşıma sözleşmesi yapılan kişi	consignee	alıcı	<b>TTK:</b> gönderilen, alıcı <b>KTK:</b> gönderilen
Taşınan maddi varlık	goods	mal, yük, eşya	<b>TTK:</b> eşya, gönderi <b>KTK:</b> eşya (yük), kargo
Taşıma sözleşmesini kanıtlayan belge	consignment note	sevk mektubu	<b>TTK:</b> taşıma senedi <b>KTK:</b> taşıma senedi

#### 4.2. Denizyolu Taşımacılığında Terminoloji

Denizyoluyla uluslararası eşya taşımacılığının temel kurallarını, Lahey Kuralları (LK) olarak bilinen ve Türkiye'nin 1955 yılında taraf olduğu 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme hükümleri oluşturmaktadır. Söz konusu anlaşma 1968'de (Visby Kuralları) ve 1979'da (SDR Protokolü) iki kez tadil edilmiştir. Türkiye değişiklikleri onaylamamakla birlikte, SDR Protokolünü iç hukukuna taşımıştır. Diğer yandan, BM Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu tarafından hazırlanarak; 1924 Lahey Kuralları, 1968 Lahey-Visby kuralları ve 1978 Hamburg Kuralları olarak bilinen konvansiyonları günün ihtiyaçlarına ve teknolojik gelişmelerine uygun şekilde güncellemek (Legros 2012: 726) amacıyla 2009'da, Rotterdam'da imzaya açılan denizyolu ile eşya taşımacılığını düzenleyen ve kısaca Rotterdam Kuralları olarak anılan konvansiyon henüz yürürlüğe girmemiştir (www.uncitral.org).

LK.'nın 1. maddesinde temel kavramlar açıklanmıştır. Özgün metnin bütününde taşıma sözleşmesinin tarafları; denizyoluyla taşımayı üstlenen taraf için

*carrier* ve taşımayı talep eden taraf için *shipper* olarak belirlenmiştir. Sözleşmenin kabul edilen Türkçe çevirisinde ise taşıma hizmetini talep eden taraf için, bazen *yükleyici* (LK. 1/a, 3/3, 3/7 ve 7), bazen *yükletici* (LK. 4/2-i, 4/3, 4/5, 5 ve 6) ve istisnai olarak da *yükleten* (LK. 3/5) ifadesi kullanılmıştır. Taşıma hizmetini üstlenen tarafı belirtirken ise sözleşme tercümesinin tamamında *nakliyecisi* ifadesi tercih edilmiştir.

LK.'da lehine sözleşme yapılan (gönderilen eşyayı teslim alacak olan) kişi ile ilgili olarak sadece, 3/6'da boşaltma limanında malları çekmeye yetkili olan kişiden bahsedilmektedir. Bundan başka herhangi bir ifade kullanılmamıştır.

LK. 1. maddede verilen tanımda, taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan taşınan maddi varlık için; özgün metinde *goods* ifadesi kullanılmış ve daha sonraki maddelerde de bu ifadeden sapma olmamıştır. LK.'nın Türkçe çevirisinde ise *goods* ifadesi 1. maddedeki tanım bölümünde *mal* olarak tanımlanmış ve sonraki maddelerde çoğunlukla *mal* (LK. 2, 4/2-m, 4/5, 4/6 ve 9) veya *mallar* (LK. 2, 3/3, 3/4, 3/5, 3/6, 4, 4/6, 6 ve 7) olarak ifade edilmiştir. Yine 1. maddenin tanım bölümünde tanımlar yapılırken iki kez *eşya* ifadesi kullanılmıştır. Ayrıca, birkaç kez *hamule* (LK. 1, 3/a, 3/5, 4/5, 4/6 ve 6) ifadesi de kullanılmıştır. Diğer yandan, RK da incelenen kavramlar açısından LK ile aynı ifadeleri kullanırken lehine sözleşme yapılan kişi olarak *consignee* ifadesini kullanmıştır.

Denizyolu ile eşya taşımacılığında temel ulusal düzenleme, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretini düzenleyen Beşinci kitabıdır. Beşinci kitap hükümlerine göre, (TTK 1138 vd.) konusu denizyolu ile eşya taşıma olan sözleşmelere diğer türlerden farklı olarak navlun sözleşmesi denir (Kender ve Çetingil 1998: 81). Navlun sözleşmesinin tipini tayin eden edim denizde eşya taşıma taahhüdü olduğundan navlun sözleşmesi bir taşıma sözleşmesidir (Kaner 2009: 1). Başka bir ifade ile taşıma sözleşmesinin denizyolu ile yapılanına navlun sözleşmesi denir. “Taşıyan, navlun karşılığında; ... eşyayı ... denizde taşımayı üstlenir (TTK 1138)” ve “Navlunun borçlusu taşıtandır (TTK 1200)” ifadelerinden anlaşılacağı üzere; navlun sözleşmesinin tarafları; denizyolu ile eşya taşıma hizmetini talep eden *taşıtan* ve bu taşıma hizmetini üstlenen *taşıyandır*. TTK 1138 ve devamında taşıtan kavramı ile birlikte sıkça kullanılan *yükleten* ise sözleşmenin tarafı değildir (Çelikbaş 2012: 211). Yükleten, *taşıtan* adına hareket eden ve mevcut bir navlun sözleşmesine ilişkin olarak yükü taşıyana teslim eden kişidir (Kaner 2009: 4). Talep ettiği taşıma hizmeti karşılığında taşıtanın ödeyeceği ücrete ise navlun denir.

TTK'nun Beşinci kitabına göre, taşınan eşyayı varma limanında teslim alacak olan (lehine sözleşme yapılan) kişiye *gönderilen* denir (TTK 1168 vd.).

Yine TTK'ya göre, navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan ve taşınması talep edilen maddi varlığın adı *eşya*dır. Çok istisnai olarak *yük* ifadesi kullanılmıştır (TTK 1141/1, 1166/2, 1180/1, 1272/1). Ayrıca, günlük hayatta taşınacak eşya, emtia için de *navlun* ifadesi kullanılmakta ise de (Cumalıoğlu 2011: 22), bu, TTK'ya göre doğru bir kullanım değildir.

Taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belge açısından LK'nın özgün metninde sadece *bill of lading* ifadesinin, Türkçe çevirisinde ise sadece *konişmento* ifadesinin kullanıldığı görülmektedir. Bu belge için temel ulusal düzenleme de (TTK) uluslararası düzenlemenin çevirisine istisnasız uyarak *konişmento* ifadesini kullanmaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere, *konişmento* ifadesi için Türkçe düzenlemelerde tam bir terminoloji birliği vardır denilebilir. Ayrıca belirtmek gerekir ki; *konişmento* sadece taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belge değil, aynı zamanda diğer taşıma belgelerinden farklı olarak üzerinde yazılı olan eşyayı temsil eden ve hamiline söz konusu eşya üzerinde tasarrufta bulunma hakkını veren bir emtia senedi, başka bir ifade ile kıymetli evraktır (Kula Değirmenci 2013: 144-149). Denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesinin terimleri Tablo 3.'dedir.

**Tablo 3. Denizyoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Temel Kavramları**

Kavramın Tanımı	Uluslararası Düzenleme- deki İfadesi (LK)		Ulusal Düzenlemede ki İfadesi (TTK)
	İngilizce (Özgün)	Türkçe (Çeviri)	
Taşıma hizmetini talep eden taraf	shipper	yükleyici, yükletci, yükleten	taşıtan
Taşıma hizmetini yapmayı üstlenen taraf	carrier	nakliyecisi	taşıyan
Lehine taşıma sözleşmesi yapılan kişi	---	---	gönderilen
Taşınan maddi varlık	goods	mal/mallar, eşya, hamule	eşya, yük
Taşıma sözleşmesini kanıtlayan belge	bill of lading	konişmento	konişmento

#### 4.3. Havayolu Taşımacılığında Terminoloji

Havayolu ile uluslararası eşya taşımacılığının temel kurallarını, 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi (MS) olarak bilinen ve Türkiye'nin 2011'de taraf olduğu

1999 tarihli Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme hükümleri oluşturur. Bu sözleşme 1929 Varşova Sözleşmesi ile onu tadil eden çok sayıda protokolün bir yekûnu ve özeti niteliğini (Yetiş Şamlı 2008: 51) taşımaktadır.

MS, ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir (MS 1/1). MS'nin özgün metnine göre, bir havayoluyla taşıma sözleşmesinde ücret karşılığında taşıma hizmetini talep eden tarafa *consignor* (MS 4/2, 6, 7, 8, vd.), bu hizmeti sunmayı kabul eden tarafa ise *carrier* (MS 1/3, 2/2, 3, 4/2, 6, vd.) denir. Sözleşmenin kabul edilen Türkçe çevirisinde ise taşıma hizmetini talep eden taraf için, çoğunlukla *gönderen* (MS 4/2, 6, 7, 8, vd.), istisnai olarak da *gönderici* (MS 12/1 ve 36/3) ifadesi kullanılmıştır. Taşıma hizmetini üstlenen taraf için ise büyük çoğunlukla *taşıyıcı* (3, 4/2, 6, 7, 8, vd.), istisnai olarak ise *nakliyecisi* (1/3 ve 2/2), bir kez de *taşımacı* (41/1) ifadeleri kullanılmıştır.

Lehine sözleşme yapılan (gönderilen eşyayı teslim alacak olan) kişi, her iki metinde de tek kavramla ifade edilmiştir; İngilizce metinde *consignee*, Türkçe çevirisinde ise *alıcı* (resmigazete.gov.tr).

Havayoluyla taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan taşınan maddi varlık MS'nin özgün metninin tamamında *cargo* olarak ifade edilirken Türkçe metninin tamamında da *kargo* olarak ifade edilmiştir.

Havayolu taşımacılığı için temel ulusal düzenleme, 19.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)'dur (mevzuat.gov.tr). TSHK'nun 106-140. maddeleri havayolu ile taşımacılığın ulusal kurallarını belirler. TSHK madde 110 ve bu maddenin başlığına göre, konusu havayolu ile eşya taşıma olan sözleşmelere *yük taşıma sözleşmesi* denir. TSHK 106 vd. maddelerine göre; havayolu ile eşya taşıma hizmetini talep edene *yükleten* (m. 110 vd.) ve bu taşıma hizmetini üstlenene ise *taşıyıcı* (m. 110 vd.) denir. *Yükleten*, denizyolu taşımalarında taşıtan adına hareket eden kişi iken havayolu taşımalarında yük taşıma sözleşmesinin tarafıdır.

TSHK'nda da taşınan eşyayı varma yerinde alacak olan (lehine sözleşme yapılan) kişiye *gönderilen* denir (TSHK 110 vd.).

Belirtmek gerekir ki, TSHK'nun 129. maddesinde kanunun bütününden ayrı olarak yükleten için *gönderici*, gönderilen için *alıcı* ifadeleri kullanılmıştır. Maddenin başlangıç metninde ise taşıyıcı için *taşıyan* ifadesi de kullanılmıştır.

TSHK'nun tamamında, eşya taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan maddi varlığın adı *yüktür* (TSHK 110 vd.).

MS'nde taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belge olarak iki belgeden bahsedilmektedir; *air waybill* ya da *cargo receipt* (MS 4 ve devamı). Ancak, 4. maddenin ifadesinden asıl belgenin *air waybill* olduğu anlaşılmaktadır.

MS'nin Türkçe çevirisi de özgün metne paralel olarak *hava sevk fişi* ya da *kargo makbuzu* ifadelerini kullanmıştır (mevzuat.gov.tr).

Hava taşımacılığı konusunda temel ulusal düzenleme olan TSHK'da ise uluslararası düzenlemeden farklı bir ifade kullanılmıştır; *hava yük senedi* (TSHK 110 ve devamı) (resmigazete.gov.tr).

Havayolu ile eşya taşıma sözleşmesinin terimleri Tablo 4.'de gösterilmiştir.

**Tablo 4. Havayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Temel Kavramları**

Kavramın Tanımı	Uluslararası Düzenlemedeki İfadesi (MS)		Ulusal Düzenlemede ki İfadesi (TSHK)
	İngilizce (Özgün)	Türkçe (Çeviri)	
Taşıma hizmetini talep eden taraf	consignor	gönderen, gönderici	yükleten, gönderici
Taşıma hizmetini yapmayı üstlenen taraf	carrier	taşıyıcı, nakliyecisi, taşımacı	taşıyıcı, taşıyan
Lehine taşıma sözleşmesi yapılan kişi	consignee	alıcı	gönderilen, alıcı
Taşınan maddi varlık	cargo	kargo	yük
Taşıma sözleşmesini kanıtlayan belge	air waybill	hava sevk fişi	hava yük senedi

#### 4.4. Demiryolu Taşımacılığında Terminoloji

Demiryoluyla uluslararası eşya taşımacılığının temel kurallarını, COTIF-CIM olarak bilinen, 9 Mayıs 1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme'ye (COTIF) değişiklik getiren 3 Haziran 1999 tarihli Protokol (1999 Tarihli Protokol)'ün B Ana Eki (Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar) oluşturmaktadır. COTIF-CIM İngilizce özgün metnine göre, demiryoluyla uluslararası eşya taşıma sözleşmesinde ücret karşılığında taşıma hizmetini talep eden tarafa *consignor* (CIM 3 vd.), bu hizmeti sunmayı kabul eden tarafa ise *carrier* (CIM 3 vd.) denir. Sözleşmenin kabul edilen Türkçe çevirisinde ise taşıma hizmetini talep eden taraf için *gönderici* (CIM 3 vd.),

taşıma hizmetini üstlenen taraf için ise *taşımacı* (CIM 3 vd.) ifadesi, istisnai olarak da bir kez *taşıyıcı* ifadesi kullanılmıştır (CIM 44 başlık).

Gönderilen eşyayı teslim alacak olan kişi, her iki metinde de tek kavramla ifade edilmiştir; İngilizce metinde *consignee*, Türkçe çevirisinde ise *alıcı* (CIM 6 vd.).

Benzer şekilde demiryoluyla taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan taşınan maddi varlık da her iki metinde de tek kavramla ifade edilmiştir. Bu maddi varlık COTIF-CIM'in İngilizce metninde *goods* olarak ifade edilirken Türkçe metinde *eşya* olarak ifade edilmiştir.

Uygulamada pek bilinmese de, demiryoluyla eşya taşımacılığının temel ulusal düzenlemesi Cumhuriyet öncesine ait olan 18 Mayıs 1872 tarihli Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi (Nizamname)'dir. Öncelikle belirtmek gerekir ki, Nizamnamenin içerik olarak değişmesi zorunluluğu bir yana, dil olarak da günümüzde anlaşılması zordur. Nizamnamenin İkinci Babı, eşya taşıma sözleşmesini düzenlemektedir. Nizamnamede bu çalışmanın konusu ile ilgili kavramlar şunlardır: Nakliye kontratosu (taşıma sözleşmesi), mürsil (gönderen), mürselünileyh (gönderilen), emtia ve eşya (yük). Nizamnamede, taşıma işini yapacak olan için *kumpanya* ifadesi kullanılmaktadır. Ancak, Nizamnamenin bütünü dikkate alındığında, *kumpanya* kavramının genel olarak demiryolu taşımalarındaki taraf değil, demiryollarını işleten şirket/işletme olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Demiryolu taşımacılığında uluslararası düzenleme olan COTIF-CIM'in özgün metnine göre taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belgenin adı *consignment note*, Türkçe çeviri metnine göre ise *taşıma belgesidir*. Her iki metinde de bu ifadelerden sapma yoktur. Ulusal düzenleme olarak halen yürürlükte olan Nizamname'ye göre ise bu belgenin adı *hamule senedidir*. Demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesinin terimleri Tablo 5.'de gösterilmiştir.

**Tablo 5. Demiryoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Temel Kavramları**

Kavramın Tanımı	Uluslararası Düzenlemedeki İfadesi (COTIF-CIM)		Ulusal Düzenlemedeki İfadesi (Nizamname)
	İngilizce (Özgün)	Türkçe (Çeviri)	
Taşıma hizmetini talep eden taraf	consignor	gönderici	mürsil
Taşıma hizmetini yapmayı üstlenen taraf	carrier	taşımacı, taşıyıcı	---
Lehine taşıma sözleşmesi yapılan kişi	consignee	alıcı	mürselünileyh
Taşınan maddi varlık	goods	eşya	emtia ve eşya
Taşıma sözleşmesini kanıtlayan belge	consignment note	taşıma belgesi	hamule senedi

#### 4.5. Karayolu, Denizyolu, Havayolu ve Demiryolu Taşımacılığı Terminolojisi Özeti

Karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığının uluslararası ve ulusal kavramları Tablo 6.'da topluca sunulmuştur.

**Tablo 6. Bütün Taşımacılık Türlerinde Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Temel Kavramları**

Kavramın Tanımı	Uluslararası Düzenlemedeki İfadesi		Ulusal Düzenlemedeki İfadesi
	İngilizce (Özgün)	Türkçe (Çeviri)	
Taşıma hizmetini talep eden taraf	<b>CMR:</b> sender	gönderici, gönderen	<b>TTK :</b> gönderen <b>KTK:</b> gönderen
	<b>LK:</b> shipper	yükleyici, yükletici, yükleten	<b>TTK:</b> taşıtan
	<b>MS:</b> consignor	gönderen, gönderici	<b>TSHK:</b> yükleten, gönderici
	<b>CIM:</b> consignor	gönderici	<b>Nizamname:</b> mürsil
Taşıma hizmetini yapmayı	<b>CMR:</b> carrier	taşımacı, taşıyıcı	<b>TTK:</b> taşıyıcı <b>KTK:</b> taşımacı
	<b>LK:</b> carrier	nakliyecisi	<b>TTK:</b> taşıyan

üstlenen taraf	<b>MS:</b> carrier	taşıyıcı, nakliyecisi, taşımacı	<b>TSHK:</b> taşıyıcı, taşıyan
	<b>CIM:</b> carrier	taşımacı, taşıyıcı	<b>Nizamname:</b> ---
Lehine taşıma sözleşmesi yapılan kişi	<b>CMR:</b> consignee	alıcı	<b>TTK:</b> gönderilen, alıcı <b>KTK:</b> gönderilen
	<b>LK:</b> ---	---	<b>TTK:</b> gönderilen
	<b>MS:</b> consignee	alıcı	<b>TSHK:</b> gönderilen, alıcı
	<b>CIM:</b> consignee	alıcı	<b>Nizamn.:</b> mürselünileyh
Taşınan maddi varlık	<b>CMR:</b> goods	mal, yük, eşya	<b>TTK:</b> eşya, gönderi <b>KTK:</b> eşya (yük), kargo
	<b>LK:</b> goods	mal, eşya, hamule	<b>TTK:</b> eşya, yük
	<b>MS:</b> cargo	kargo	<b>TSHK:</b> yük
	<b>CIM:</b> goods	eşya	<b>Nizamn.:</b> emtia, eşya
Taşıma sözleşmesini kanıtlayan belge	<b>CMR:</b> consignment note	sevk mektubu	<b>TTK:</b> taşıma senedi <b>KTK:</b> taşıma senedi
	<b>LK:</b> bill of lading	konişmento	<b>TTK:</b> konişmento
	<b>MS:</b> air waybill	hava sevk fişi	<b>TSHK:</b> hava yük senedi
	<b>CIM:</b> consignment note	taşıma belgesi	<b>Nizamn.:</b> hamule senedi

### 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Öncelikle, bütün taşıma türlerine ait uluslararası düzenlemelerde olduğu gibi çeviri metinlerin ve aynı türe ait ulusal düzenlemelerin ifadelerinde aynı kavram için farklı ifadelerin kullanılmasının büyük bir sorun arz ettiğini belirtmek gerekir. Bu nedenle, Tablo 7.'de her bir tür ve kavram için sadece bir tane ifade önerilmiştir. Türler arasında ise uluslararası düzenlemelerdeki ifadeler ve yaygın kullanım da dikkate alınarak farklı kavram kullanımı en aza indirilmeye çalışılmıştır.

Taşıma sözleşmesinde taşıma hizmetini talep eden taraf için karayolu taşımacılığında *gönderen* ifadesi önerilmektedir. Her ne kadar CMR'nin Türkçe metninde *gönderici* ifadesi daha çok kullanılmış olsa da yürürlüğe giriş tarihi daha yeni olan TTK ve KTK *gönderen* kavramını isabetli olarak ısrarla benimsemiştir. Benzer şekilde, LK Türkçe metninde hiç kullanılmamış olsa da, deniz taşımacılığı için *taşıtan* ifadesi tartışmasız kabul gören ve kullanılan bir ifadedir. Havayolu taşımacılığında *gönderici* ifadesi, uygulamada yükleten ve gönderen ifadelerine nazaran daha çok tercih edilen bir ifade olması ve uluslararası ifadeye uygunluğu nedeniyle önerilmektedir. Hava taşımaları için TSHK'da geçen *yükleten* ifadesi denizyolunda olduğu gibi taşıtan adına hareket eden ve onun bir yardımcısı olarak kullanılabilir. Demiryolu taşımalarında CIM'in tercümesine uygun olarak



*gönderici* kavramı tercih edilmiştir. Belirtmek gerekir ki, demiryolu taşımacılığı için yeni bir ulusal düzenlemenin oluşturulması zorunluluktur. Yeni bir düzenleme yapılırken de diğer taşımacılık türleri ile terminoloji birliği sağlanması her açıdan fayda sağlayacaktır.

Taşıma sözleşmesinde taşıma hizmetini yerine getirmeyi üstlenen taraf için bütün türlerin uluslararası düzenlemelerinde *carrier* ifadesi kullanılmıştır. Türkçe kullanımda denizyolu için, ulusal düzenlemelerde ve kullanımda tamamıyla yerleşmiş olan *taşıyan* ifadesi, diğer türlerde ise *taşımacı* ifadesi önerilmektedir. Taşıyıcı ifadesi, daha çok araç veya mekanik sistemleri çağrıştırması nedeniyle önerilmemektedir.

Gönderilen eşyayı teslim alacak olan kişi için uluslararası düzenlemelerde olduğu gibi bütün taşıma türlerinde *gönderilen* ifadesi tercih edilmiştir.

Taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan taşınan maddi varlık için ise iki seçeneğe öneri yapılabilir:

Birinci seçenek olarak bütün taşıma türleri için TSHK'nun benimsediği gibi *yük* ifadesinin kullanılması önerilmektedir. Çünkü, bu çalışmanın konusu açısından, taşıma sözleşmesine konu olan her şey bir eşyadır, ama her eşya, taşıma sözleşmesine konu olmayabilir. Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlüğünde eşya kavramı;

- “türlü amaçlarla kullanılan, insan yapısı, taşınabilir cansız nesnelere bütünü,
- gümrük mevzuatı kapsamında anılan her türlü madde” olarak açıklanmaktadır.

Yük kavramı ise;

- “araba, hayvan vb.nin taşıdığı şeylerin hepsi,
- eşya,
- herhangi bir taşıma aracıyla taşınacak, taşınmakta olan veya taşınması bitmiş mal,
- gemiye taşınmak üzere yüklenen her çeşit mal,”

olarak açıklanmıştır. Bu tanımlardan şöyle bir sonuca varılabilir: Bir eşya, taşıma sözleşmesine konu olduktan sonra artık sadece eşya değildir, o artık bir taşınacak eşyadır. Onun bir kap içine konulması, ambalajlanması, işaretlenmesi, kısacası; taşıma aracı ile taşınabilecek duruma getirilmesi gerekir ki, bu eşyaya da *yük* denir.

İkinci seçenek, dilbilimciler tarafından taşıma sözleşmesine konu olan eşya, kargo, emtia anlamında *yük* kavramının yerine geçmek üzere yeni bir Türkçe kavram türetilmesidir. Tam bu noktada, Türkçe'ye uygun olarak türetilmiş ve

yaygın olarak kullanılan bilgisayar, belgegeçer gibi kavramlar birer örnek olarak verilebilir. Denizyolu ve karayolu taşımacılık uygulamalarında yasal mevzuatın aksine ve yaygın olarak *yük* yerine *navlun* teriminin kullanılmasının gerisinde yatan düşüncenin yeni bir kavram arayışı olması kuvvetle muhtemeldir.

Taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belge için karayolu ve demiryolu taşımalarında uluslararası düzenlemelerdeki *consignment note* ifadesinin karşılığı olarak çeviri metinlerde karayolu için *sevk mektubu*, demiryolu için *taşıma belgesi* ifadesi kullanılmıştır. Ulusal düzenlemelerde ise karayolu için *taşıma senedi*, demiryolu için *hamule senedi* ifadesi kullanılmaktadır. Söz konusu belgenin taşıma sözleşmesini belgeleyen bir *senet* niteliğini taşıması ve yeni ulusal düzenlemelerde *taşıma senedi* olarak ifade edilmiş olması nedenleriyle hem karayolu hem de demiryolu taşımacılığında *taşıma senedi* ifadesinin tercih edilmesi önerilmektedir.

Taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belge için denizyolu taşımacılığında uluslararası terminolojide kullanılan *bill of lading* ifadesinin karşılığı olarak *konişmento* ifadesi hem çeviri metninde, hem de ulusal düzenlemelerde sürekli ve düzenli olarak kullanılmaktadır. Ayrıca, denizyolu taşımacılığına özgü bu belgenin kıymetli evrak niteliğini taşıması nedeniyle diğerlerinden farklı bir adla *konişmento* olarak ifade edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Havayolu taşımacılığında taşıma sözleşmesinin yapıldığını kanıtlayan belgeye uluslararası kullanımda *air waybill* adı verilmektedir. Bu belge, Türkçe çeviri metninde *hava sevk fişi*, ulusal düzenlemede ise *hava yük senedi* olarak adlandırılmıştır. Havayolu taşımacılığında kullanılan bu belgenin karayolu ve demiryolu taşımacılığında kullanılan taşıma belgesinden hukuksal olarak bir farkı bulunmadığından bu belgeye de *taşıma senedi* adının verilmesi önerilmektedir.

Yukarıda açıklaması yapılan beş temel kavrama ilişkin dört taşıma türü için öneriler ve kısa gerekçeleri Tablo 7.'de özet olarak verilmiştir. Böylece taşımacılıkta kullanılan yirmiden fazla terim dokuz terime indirgenmiştir.

**Tablo 7. Önerilen Temel Kavramlar**

Kavramın Tanımı	Taşıma Türü	İngilizce İfadesi	Önerilen İfade	Gerekçe
Taşıma hizmetini talep eden taraf	Kara	sender	gönderen	- TTK ve KTK'daki kullanım
	Deniz	shipper	taşıtan	- Yaygın ve yerleşmiş kullanım
	Hava	consignor	gönderici	- Uluslararası terminolojiye uygunluk - Demiryolu ile birlikte consignor ifadesinin karşılığı olarak

	Demir	consignor	gönderici	- Havayolu ile birlikte consignor ifadesinin karşılığı olarak, - CIM tercümesindeki kullanım
Taşıma hizmetini yapmayı üstlenen taraf	Kara	carrier	taşımacı	- KTK ifadesinin benimsenmesi - Taşıyıcı ifadesinin daha çok mekanik sistemleri çağrıştırması
	Deniz	carrier	taşıyan	- Uzun süreli, yaygın ve oturmuş kullanım
	Hava	carrier	taşımacı	- Taşıyıcı ifadesinin daha çok mekanik sistemleri çağrıştırması
	Demir	carrier	taşımacı	- Taşıyıcı ifadesinin daha çok mekanik sistemleri çağrıştırması
Lehine taşıma sözleşmesi yapılan kişi	Kara	consignee	gönderilen	- Uluslararası bütün düzenlemelerdeki ortak kullanım
	Deniz	---	gönderilen	
	Hava	consignee	gönderilen	- Ulusal düzenlemelerde diğer ifadelerden daha çok kullanım
	Demir	consignee	gönderilen	- Bütün türler için ortak kullanım
Taşıyan maddi varlık	Kara	goods	yük	- Yeni bir Türkçe kavram türetilene kadar ortak kullanım
	Deniz	goods	yük	- Eşya kavramından daha doğru bir ifade olduğunun değerlendirilmesi
	Hava	cargo	yük	- TSHK ifadesinin benimsenmesi
	Demir	goods	yük	- Kargo ifadesinin genel olarak küçük yükler için kullanılması
Taşıma sözleşmesini kanıtlayan belge	Kara	consignment note	taşıma senedi	- Taşıma sözleşmesini belgeleyen bir senet niteliğini taşıması - Yeni ulusal düzenlemelerde bu ifadenin benimsenmiş olması
	Deniz	bill of lading	konişmento	- Yaygın ve yerleşik kullanım - Farklı hukuksal nitelikte olması
	Hava	air waybill	taşıma senedi	- Hukuksal olarak kara ve demiryolu belgesinden farklı olmaması
	Demir	consignment note	taşıma senedi	- Taşıma sözleşmesini belgeleyen bir senet niteliğini taşıması - Yeni ulusal düzenlemelerde bu ifadenin benimsenmiş olması

**KAYNAKÇA**

Baş, Nurhan (2011). “Gümrük Alanında Çeviriye Yönelik Terminoloji Çalışmasında Karşılaşılan Sorunlar”. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 28, Sayı 2, 41-60.

Canpolat, Ayşe Gül (2009). *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*. Ankara: Turhan Kitabevi.

Cumalıoğlu, Emre (2011). *Kırkambar Sözleşmesi*. Ankara: Turhan Kitabevi.

Çağa, Tahir (1995). *Deniz Ticareti Hukuku II, 5. Baskı*. İstanbul: Filiz Kitabevi.

Çelikbaş, Nil Merve (2012). “Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Cilt 1, S: 8, 187-218.

Çetinkaya, Ali (2005). “Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 54, Sayı 1, 73-90.

Gürlek, Mehmet ve Şen, Mesut (2014). “Türk Dili Çalışmalarında Terim Sorunu: Bir Durum Çalışması”. *The Journal of Academic Social Science Studies*, Number: 29 , p. 189-200, Autumn III.

Kaner, İnci Deniz (2009). *Deniz Ticareti Hukuku II*, İstanbul: Filiz Kitabevi.

Kaya, Arslan (1998). “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II”. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Cilt 56, Sayı 1-4.

Kender, Rayegan ve Çetingil, Ergun (1998). *Deniz Ticareti Hukuku, 6. Baskı*. İstanbul: Filiz Kitabevi.

Kula Değirmenci, Nil (2013). “Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu ve Bu İşlevin Özellikle Fob Satışlar Açısından Değerlendirilmesi”. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24: 143-165.

Küçük, Orhan (2011). *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Marina, Valerija, Marin, Igor and Snuviškienė, Genovaitė (2009). “The Comparative Analysis of English and Lithuanian Transport Terms and Some Methods of Developing Effective Science Writing Strategies by Non-Native Speakers Of English”. *Transport*, 24 (3): 218–224.

Özdemir, Turkay (2005). *Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu*. Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.

Pritchard, Boris (2013). "The English Element in the Development of Croatian Maritime Terminology". *Scientific Journal of Maritime Research*, 27/1: 247-259.

Sein, Karin ve Triin, Uusen-Nacke (2010). "Contracts of Carriage: Legislation and Case Law in Estonia". *Review of Central and East European Law*, 35: 341-368.

Seven, Vural. "Taşıma Hukuku". <http://www.taa.gov.tr/dosya/belge/ttkguncelsunumlari/vuralseven/yr-doc-vural-seven-tasima-hukuku.pdf>. (Erişim Tarihi: 28.02.2013).

Sevgi, Orhan ve Tecimen H. Barış (2008). "Ormancılık Bilimleri'nde Terim Çalışmaları". *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi Seri B*, 58(1): 1-8.

Terzi, Nuray ve Bölükbaş, Özlem (2016). "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Lojistik Köyler" *Global Business Research Congress (GBRC)*, Mayıs 26-27, 2016, İstanbul, 206-228.

Tüzüner, Özlem (2012). "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi". *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, C.101, 167-196.

Uysal, Hülya (2013). "İlk Dönem Türkçeleştirme Çalışmalarında (1932-1950) Öyküntü Yöntemi (Calque) ve Örnekleri". *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Türkoloji Dergisi*, Cilt 20, Sayı 2, 111-134.

Ülgen, Hüseyin (1988). *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 1988-27

Yeşilova, Ecehan (2005). "CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(1): 237-273.

Yetiş Şamlı, Kübra (2008). *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul: On İki Levha Yay.

Yumru, Dilek (2010). "Terim Üret(me)me Sorunu", *Çukurova Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Cilt:03, No:39: 10-19.

#### **İnternet Kaynakları**

[http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13108&MevzuatI  
liski=0&sourceXmlSearch=taşıma](http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13108&MevzuatI<br/>liski=0&sourceXmlSearch=taşıma) (Erişim Tarihi: 01.06.2016).

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/0.1.2.pdf> (Erişim Tarihi:  
11.06.2016).

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> (Erişim Tarihi:  
14.06.2016).

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4925.pdf> (Erişim Tarihi:  
12.05.2016).

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1-1.pdf> (Erişim  
Tarihi: 02.04.2016).

[http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.go  
v.tr/arsiv/22161.pdf&main=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22161.pdf](http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.go<br/>v.tr/arsiv/22161.pdf&main=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22161.pdf) (Erişim  
Tarihi: 26.03.2016).

[http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.go  
v.tr/arsiv/8937.pdf&main=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf](http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.go<br/>v.tr/arsiv/8937.pdf&main=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf) (Erişim  
Tarihi: 13.05.2016).

[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr\\_e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf) (Erişim Ta-  
rihi: 01.06.2016).