

ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMA KONVANSİYONLARININ TEMEL HÜKÜMLERİNİN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

Hakan EMANET¹

ÖZ

Uluslararası ticaretin başlangıç noktası, malların farklı ülkeler arasında yer değiştirmesidir. Bu yer değiştirme işlemleri uluslararası taşımacılığın temel faaliyet alanıdır. Uluslararası taşımacılık ise karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığı veya bunların karmasından oluşan çoklu taşımacılık ile gerçekleştirilmektedir. Bu çalışmada; öncelikle karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığını düzenleyen dört farklı uluslararası konvansiyon ortaya konulacaktır. Bu konvansiyonların orijinal İngilizce ve Türkçe metinleri temel alınarak bazı hükümleri karşılaştırmalı olarak incelenecektir. Her bir konvansiyonda incelenecek olan hükümler şunlardır; konvansiyonun uygulama alanı, taşıma sözleşmeleri ve niteliği, taşıma senetlerinin niteliği ve içeriği. Son bölümde ise uluslararası ticaretin ve uluslararası taşımacılığın bütün paydaşları için önem arz eden bu konular topluca bir tablo halinde sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Eşya Taşımacılığı, Taşıma Sözleşmesi, Taşıma Senedi, CMR Konvansiyonu, Rotterdam Kuralları, COTIF-CIM, Montreal Konvansiyonu.

A COMPARATIVE ANALYSIS OF BASIC PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS CONVENTIONS

ABSTRACT

The beginning stage of international trade is the movement of goods between countries. The operations of this movement are the subject of international transportation. International transportation is conducted using roads, seaway, railway, airway, and pipelines or multi-modal transportation of their combinations. In this study, we first discuss four different international conventions regarding road, seaway, railway and airway. We then perform a comparative analysis of some of the provisions on the basis of the original (English) and Turkish texts. The provisions to be examined are as follows; the scope of the application of the convention, contract of carriage and its characteristics as well as consignment note and its characteristics. In the last section, we summarize the crucial subjects of international trade and transportation regarding all of the stakeholders.

Key Words: Carriage of Goods, Contract of Carriage, Consignment Note, CMR Convention, Rotterdam Rules, COTIF-CIM, Montreal Convention.

1. Giriş

Uluslararası ticaretin hareket unsurunu uluslararası lojistik ve özellikle taşımacılık oluşturur. Uluslararası eşya taşımacılığı beş farklı taşımacılık türü (modu) ile veya bunların karmasından oluşan çoklu taşımacılık ile gerçekleştirilmektedir (Goldsby ve diğerleri, 2014: 17). Bu beş taşımacılık türü şunlardır; karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığı.

Bu incelemede, uluslararası ticaretin tüm paydaşları için karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığında güncel olan uluslararası konvansiyonların, paydaşlar açısından önemli olan hükümleri karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Boru hattı taşımacılığı, çoğunlukla devletlerarası yeknesak olmayan antlaşmalar ile yapıldığından çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

Taşıma türlerine göre en yaygın ve güncel olan uluslararası konvansiyonlara (çok taraflı antlaşmalara) ait bilgiler Tablo 1’de verilmiştir. Bu konvansiyonların kısa adları Tablo 1’de koyu, İngilizce adları ise italik olarak yazılmıştır.

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

Taşıma Türü	Uluslararası Konvansiyonun Adı	Yürürlüğe Giriş Tarihi	Taraf Devlet Sayısı
Karayolu	CMR Konvansiyonu: Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi <i>(CMR Convention: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)</i>	2.7.1961	55
Denizyolu	Rotterdam Kuralları: Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu <i>(Rotterdam Rules: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)</i>	Henüz yürürlükte değil	3
Demiryolu	COTIF-CIM: Uluslararası Demiryolu Taşımacılığın İlişkin Sözleşme / COTIF Sözleşmenin B Ana Eki – CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar <i>(COTIF-CIM: The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM) - Appendix B to COTIF)</i>	1.5.1985	50
Havayolu	Montreal Konvansiyonu: Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) <i>(Montreal Convention: Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)</i>	3.11.2003	118

Karayolu taşımacılığı ile ilgili olan konvansiyon (CMR Konvansiyonu) Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe - UNECE) öncülüğünde oluşturulmuştur. CMR Konvansiyonu 19 Mayıs 1956'da Genova'da imzaya açılmış, 2 Temmuz 1961'de yürürlüğe girmiştir (Kargı, 2011: 6). Konvansiyona Avrupa ülkeleri, kuzey ve batı Asya ülkeleri ile iki kuzey Afrika ülkesi taraf olmuştur (unece.org).

Denizyolu ile eşya taşımacılığını düzenleyen ve kısaca Rotterdam Kuralları olarak anılan konvansiyon; Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu tarafından hazırlanarak 1924 Lahey Kuralları, 1968 Lahey-Visby kuralları ve 1978 Hamburg Kuralları olarak bilinen konvansiyonları günümüzün ihtiyaçlarına ve teknolojik gelişmelerine uygun şekilde güncellemek (Legros, 2012: 726) amacıyla 23 Eylül 2009 tarihinde, Rotterdam'da imzaya açılmıştır. Konvansiyon yirmi devlet tarafından kabul edildikten bir yıl sonra yürürlüğe girecektir (uncitral.org). Konvansiyonu henüz 25 devlet imzalamış ve sadece 3 devlet kabul etmiştir. Bu bilgiler ışığında, Konvansiyonun yakın gelecekte yürürlüğe gireceği söylenebilir. Rotterdam Kuralları sadece deniz taşıma sözleşmelerine değil, bir kısmı deniz taşımalarını içeren bütün taşıma sözleşmelerine de uygulanabilecektir. Başka bir ifadeyle, bir bölümü deniz taşımalarını içeren bütün kapıdan kapıya taşıma sözleşmelerinde uygulanabilecektir (Karan, 2011: 443).

Uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin kurallar, 9 Mayıs 1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF)'de belirlenmiştir. Demiryolu ile eşya taşımalarına ilişkin düzenleme ise bu konvansiyonun B Ana Eki'dir.

Bu ekin tam adı, CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar şeklindedir ve kısaca COTIF-CIM olarak anılır. Konvansiyon, 1999 yılında Vilnius Protokolü ile güncellenmiş ve bu güncel şekli ile 1 Temmuz 2006 tarihinden itibaren yürürlüktedir (otif.org). Konvansiyona, Avrupa, Kafkasya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da yer alan 49 devlet taraftır (cit-rail.org).

Uluslararası havayolu taşımacılığını düzenleyen temel konvansiyon 28 Mayıs 1999 tarihinde imzaya açılıp 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe giren Montreal Konvansiyonudur. Tam adı Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme olan Montreal Konvansiyonu, pek çok protokol ile değişikliğe uğrayan 1929 Varşova Konvansiyonu'nun bir yekûnu ve özeti niteliğini taşımaktadır (Yetiş Şamlı, 2008: 51). Öte yandan Montreal Konvansiyonunda genel olarak Varşova Konvansiyonunun temel yapısı korunmuştur (Günay ve Gençtürk, 2012: 794) (Göktepe, 2009: 385). Depoziteri Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) olan Konvansiyona 119 devlet taraftır (icao.int).

1.Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Uygulama Alanları

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

a. Karayolu eşya taşımacılığı için CMR Konvansiyonunun uygulama alanı:

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

CMR 1/1.'e göre; "Bu Sözleşme, Sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır."

Öncelikle, m1/1'deki yükleme ve teslim yeri ülkesinin herhangi birisinin CMR'ye taraf olmasını yeterli gören "yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke" ifadesi uygulama alanını genişletmeyi amaçlayan bir ifadedir (Yeşilova, 2005: 238). Taşıma sözleşmesinin taraflarının milliyetinin veya ikametgâhının önemli olmadığını belirten "tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın" ifadesi de benzer niteliktedir.

Bir diğer genişletici ifade ise m. 1/3'deki "Bu sözleşme taşımanın devletler veya kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı hallerde de uygulanacaktır" cümlesinde yer almaktadır.

Diğer yandan, "ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır" ifadesinde uygulama alanını daraltıcı birden fazla unsur vardır. Birincisi, taşıma ücret karşılığında yapılmalıdır; ikincisi, yükler taşıt ile taşınmalıdır; üçüncüsü, taşıma karadan yapılmalıdır.

Ayrıca, m. 2/1'in ilk cümlesi ile karadan taşıma konusu biraz esnetilerek yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yükün boşaltılmadan taşındığı hallerde uygulanacağı (Kargı, 2011: 39) hükmü konulmuştur. Bu cümle de genişletici bir ifade olarak değerlendirilmelidir. Bir karayolu taşıtının, yükünü indirmeksizin seferinin bir bölümünde Ro-Ro gemilerini kullanması durumu konvansiyonun uygulama alanı içindedir.

b. Denizyolu eşya taşımacılığı için Rotterdam Kurallarının uygulama alanı:

Rotterdam Kurallarının uygulama alanı Konvansiyonun 2. kısmında 5-7. maddelerinde açıklanmıştır, burada da genişletici ve daraltıcı ifadeler söz konusudur.

Genel olarak m. 5 genişletici ifadeler içerirken, 6. ve 7. maddeler daraltıcı niteliktedir. Asıl önemlisi, daha önceki deniz taşımacılığına ilişkin konvansiyonlardan farklı mahiyetteki 1(a) maddesinin genişletici niteliğidir.

Konvansiyonun uygulama alanını fazlasıyla genişleten m. 1(a)'nın ikinci cümlesine göre; "Sözleşme, deniz yoluyla taşımaya ilişkindir ve deniz taşımacılığına ek olarak diğer taşıma şekillerini de kapsayabilir." Bu cümleden, yapılan deniz taşıma sözleşmesinin sadece deniz taşımalarını değil, bununla bağlantılı diğer taşıma türlerini de kapsadığı anlaşılmaktadır. Rotterdam Kuralları m. 5/1'e göre; teslim alma yeri ve teslimat yerinin farklı devletlerin sınırları içinde olması ve bunlardan, (a) teslim alma yeri, (b) yükleme limanı, (c) teslimat yeri veya (d) boşaltma limanının herhangi birinin bu konvansiyona taraf olan bir devletin sınırları dahilinde yer alması durumundaki taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır. Bu madde m. 1(a) ile birlikte yorumlandığında, sadece bir bölümünde deniz taşımacılığının söz konusu olduğu uluslararası bir taşımanın sadece bir limanının konvansiyona taraf bir devletin sınırları içinde olması, bu taşıma sözleşmesinin bütününe Rotterdam Kurallarının uygulanmasını mümkün kılacaktır. Konvansiyonun 5/2. maddesi de CMR Konvansiyonuna benzer şekilde uygulama alanını genişletmektedir; "Bu Konvansiyon, geminin, taşıyanın, ifa eden tarafların, taşıtanın, alıcının veya ilgili başka bir tarafın milliyetine bakılmaksızın uygulanır."

Konvansiyonun 6. ve 7. maddeleri ise daraltıcı nitelikte olup genel olarak çarter sözleşmelerini konvansiyonun uygulama alanı dışında bırakmaktadır.

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

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

ç. Havayolu eşya (kargo) taşımacılığı için Montreal Konvansiyonunun uygulama alanı:

Montreal Konvansiyonu uygulama alanı açısından diğer taşıma türlerine ilişkin konvansiyonlardan daha daraltıcı bir özelliğe sahiptir. Montreal Konvansiyonu m. 1'e göre; bir hava aracı ile yapılan uluslararası kargo taşımalarının, icra edildiği seferin başlangıç ve varış ülkesi devletlerinin her ikisinin de bu konvansiyonun tarafı olması ve bu taşımanın ücret karşılığı yapılması durumunda uygulanacaktır. Dolayısıyla Konvansiyonun uygulanabilmesi için dört zorunluluk söz konusudur; (i) taşıma bir sözleşmeye dayanmalı, (ii) taşıma ücret karşılığında ve (iii) hava araçları ile yapılmalıdır (Tarman, 101: 2013). Ayrıca, (iv) taşıma, öyle bir uluslararası nitelikte olmalıdır ki; bu taşımanın hem kalkış ve hem de varış yeri konvansiyona taraf olan devletlerin dahilinde bulunmalıdır. Uygulama alanını daraltıcı bu ifadelerin yanında m.1/1'in ikinci cümlesi genişletici özelliktedir; ücretsiz olan taşımalar da uygulama alanı içindedir.

2. Taşıma Sözleşmesi ve Niteliği

Genel olarak eşya taşıma sözleşmesi, gönderen ile taşıyıcı arasında yapılan bir sözleşmedir. Bu sözleşme ile taşıyıcı, bir malı belirli bir ücret karşılığında bir yerden başka bir yere taşımayı ve orada gönderilene teslim etmeyi üstlenir (TTK m. 850). 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. Başka bir ifade ile taşıma sözleşmesi, her zaman iki tarafa da borç yüklediğinden tam iki taraflı bir sözleşmedir (Tüzüner, 2012: 167) (Misili, 2015: 287). Diğer yandan, yapılan sözleşmenin amacı sözleşmeye taraf olmayan gönderilene teslimat olduğundan, eşya taşıma sözleşmesi aynı zamanda üçüncü kişi yararına yapılmış bir sözleşmedir (Canpolat, 2009: 14).

Belirtmek gerekir ki; eşya taşıma sözleşmesi sadece bir taşımaya özgü olabileceği gibi farklı zamanlardaki birden çok taşımaya özgü de olabilir.

a. CMR Konvansiyonuna göre karayolu eşya taşımacılığı sözleşmesinin niteliği:

CMR Konvansiyonu m. 4'e göre; taşıma sözleşmesinin oluşması için ayrıca bir sözleşmeye gerek olmaksızın taşıma senedinin düzenlenmesi yeterli görülmüştür. Aynı maddeye göre, taşıma senedinin yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolması bile taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemeyecektir. Dolayısıyla, bu madde ifadesinden taşıma sözleşmesinin rızai bir sözleşme (Yeşilova, 2005: 241) (Yetiş Şamlı, 2008: 9) (Tüzüner, 2012: 189) olduğu anlaşılmaktadır.

b. Rotterdam Kurallarına göre denizyolu eşya taşımacılığı sözleşmesinin niteliği:

Rotterdam Konvansiyonu'nun m. 1/1'deki "taşıma sözleşmesi bir taşıyanın, navlun ücretinin ödenmesi karşılığında, bir yerden bir yere yük taşıma işi üstlendiği sözleşme anlamına gelir.

Sözleşme, denizyoluyla taşımaya ilişkindir ve deniz taşımacılığına ek olarak diğer taşıma şekillerini de kapsayabilir” ifadesi yer alırken m. 1/14’de ise "taşıma belgesi, bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyanın hazırladığı... (b) bir taşıma sözleşmesini kanıtlayan veya içeren belge anlamına gelir” ifadesi yer almaktadır. Bu ifadelerden, taşıma belgesi hazırlanmadan önce bir taşıma sözleşmesinin (navlun sözleşmesinin) yapılması gerektiği, ancak bu sözleşmenin herhangi bir şekle tabi olmadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle, Rotterdam Kurallarına göre taşıma sözleşmesinin bir rızai sözleşme olduğu söylenebilir.

c. COTIF-CIM’a göre demiryolu eşya taşımacılığı sözleşmesinin niteliği:

COTIF-CIM’in Taşıma Sözleşmesi başlığını taşıyan 6. m. 1. paragrafa göre; “Taşıma sözleşmesi ile, taşımacı, eşyayı varış yerine ivazlı taşımayı ve onu alıcıya orda teslim etmeyi taahhüt eder.” 2. paragrafa göre ise; “Taşıma sözleşmesi, tektip modelde olan bir taşıma senedi ile ortaya konulmalıdır. Ancak, taşıma senedinin yokluğu, düzensizliği veya kaybı, iş bu Tektip Kurallara tabi olan sözleşmenin ne varlığını ne de geçerliliğini etkilemez.” Her iki paragraf birlikte yorumlandığında taşıma sözleşmesinin varlığı kabul ediliyor, ancak sözleşmenin varlığı için taşıma senedinin düzenlenmesi şart koşuyor. Bir sonraki cümle ise, taşıma sözleşmesinin bu konvansiyon açısından hukuken bir kez doğduktan sonra ortadan kaldırmayacağı anlamına gelmektedir.

ç. Montreal Konvansiyonuna göre havayolu kargo taşımacılığı sözleşmesinin niteliği:

Montreal Konvansiyonunda her ne kadar açık bir hüküm olmasa da; hem m. 1/3’deki “İster tek bir sözleşme biçiminde ya da bir dizi sözleşmeler şeklinde olsun, eğer bir taşıma hakkında taraflar arasında tek bir taşıma faaliyeti olarak anlaşma sağlanmışsa...” ifadesinden, hem de Konvansiyonun bütününden bir taşıma sözleşmesinin varlığının gerekli olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, herhangi bir şekil şartına tabi olmayan bu sözleşme rızaidir denilebilir.

3. Taşıma Senedinin Niteliği ve İçeriği

Taşıma senedi için genel olarak; “taşıyıcının taşınacak eşyayı teslim aldığı göstermek üzere düzenlediği bir tür senettir” tanımlaması yapılabilir. Uygulamada taşıma senetleri ile taşıma sözleşmesinin karıştırılmasına çok sık rastlanmaktadır. Diğer yandan, taşıma senedi, uluslararası düzenlemelerde ve bunların Türkçe çevirilerinde taşıma türlerine göre farklı adlar almaktadır. Taşıma türlerine göre taşıma senetleri için, konvansiyonların İngilizce metinleri ile bunların Türkçe tercümelerinde kullanılan adları Tablo 2.’de verilmiştir.

Tablo 2: Taşıma senedine konvansiyonlarda verilen adlar

Düzenlemenin Adı	Taşıma senedinin	
	İngilizce metindeki adı	Türkçe metindeki adı
CMR Konvansiyonu	consignment note	sevk mektubu
Rotterdam Kuralları	transport document	(taşıma belgesi)
COTIF-CIM	consignment note	taşıma belgesi
Montreal Konvansiyonu	air waybill	hava sevk fişi

a. CMR Konvansiyonuna göre karayolu eşya taşımacılığında taşıma senedinin niteliği ve içeriği:

CMR m. 4'e göre; CMR kapsamına giren her taşıma sözleşmesi, taşıma senedi (consignment note/sevk mektubu) düzenlenerek teyit edilmelidir. Böylelikle, düzenlenecek bu taşıma senedi, CMR m.9/1'e göre, taşıma sözleşmesinin varlığına, sözleşmenin koşullarına ve yükün taşıyıcı tarafından kabul edildiğine delil teşkil edecektir. Bu noktada, taşıma senedi, her iki tarafın da taşıma sözleşmesinin akdi ve içeriği hakkındaki iddialarında dayanabilecekleri bir ispat belgesi olarak söz konusu ispatı kolaylaştırıcı bir rol oynar (Yeşilova, 2005: 241). CMR kapsamındaki taşıma senedinin kıymetli evrak niteliği yoktur (Trade Manuel, 2011: 271).

CMR Konvansiyonu m. 5'e göre; taşıma senedinin üç orijinal nüsha olarak düzenlenmesi ve bunların hem gönderici hem de taşımacı tarafından imzalanması gerekmektedir. Taşıma senedinin içeriğinde ise şunlar bulunmalıdır; senedin düzenlenme tarihi ve yeri; göndericinin adı ve adresi; yükün yükleme yeri, tarihi ve teslim için belirlenen yer; yükün gönderildiği kişinin adı ve adresi; yüke ait açıklayıcı bilgiler; yükün brüt ağırlığı ve sayısı; taşıma ücreti; gümrük ve diğer formaliteler için talimatlar ile ihtiyaç duyulması halinde diğer bilgiler.

b. Rotterdam Kurallarına göre denizyolu eşya taşımacılığında taşıma senedinin niteliği ve içeriği:

Rotterdam Konvansiyonu m. 1/14'de "Taşıma belgesi, bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyanın hazırladığı ve (a) Taşıyanın veya bir ifa eden tarafın bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, yükleri teslim aldığı kanıtlayan ve (b) bir taşıma sözleşmesini kanıtlayan veya içeren belge anlamına gelir" ifadesi yer almaktadır. Bu ifadeden taşıma belgesinin (taşıma senedinin) yazılı olarak düzenlenmesi gerekliliği anlaşılmaktadır. Taşıma belgesinin orijinal nüsha sayısı konusunda kesinlik olmamakla birlikte, Konvansiyonun 47/1(c) bendindeki "Ciro edilebilir taşıma belgesi birden fazla orijinal nüsha halinde düzenlenmişse..." ifadesinden birden fazla orijinal nüsha düzenlenebileceği ve kıymetli evrak niteliğinin olduğu

yazılı olarak düzenlenmek zorundadır ve bu senedin kıymetli evrak niteliği yoktur. Bu belgenin içeriğinde olması gerekenler ise m. 5'de sıralanmıştır; kalkış ve varış yerleri ile gönderilen kargonun ağırlığı.

4. Sonuç ve Öneriler

Dört farklı taşıma türü ile ilgili temel uluslararası konvansiyonların, uygulama alanları, her birine göre taşıma sözleşmesi ve niteliği ile taşıma senedinin nitelik ve içeriği ayrıntılı ve sistematik olarak incelenmiştir. İnceleme sonucunda konunun, uluslararası taşımacılığın ve dolayısıyla uluslararası ticaretin bütün paydaşları açısından önemli, önemli olduğu kadar da karmaşık olduğu ortaya çıkmıştır. Bu karmaşıklığı az da olsa gidermek amacıyla ortaya çıkan bulgular özet olarak topluca Tablo 3'de verilmiştir.

Tablo 3: Uluslararası taşımacılık konvansiyonların karşılaştırılan unsurlarının özeti

KARŞILAŞTIRILAN UNSURLAR VE KOŞULLARI	CMR Konvansiyonu	Rotterdam Kuralları	COTIF-CIM Kuralları	Montreal Konvansiyonu
UYGULAMA ALANI KOŞULLARI				
Bu konvansiyonun uygulanabilmesi için yükleme ve teslim yerlerinin her ikisinin de bu konvansiyona taraf devletlerin dahilinde olması gerekir.			Evete	Evete
Bu konvansiyonun uygulanabilmesi için yükleme ve teslim yerlerinden birisinin bu konvansiyona taraf devletlerin dahilinde olması yeterlidir.	Evete	Evete	İstek durumunda	
Bu konvansiyon sadece kendi taşıma türündeki taşımalara uygulanır.	Evete		Evete	Evete
Bu konvansiyon kendi taşıma türü ile birlikte başka türlerdeki taşımalara da uygulanabilir.		Evete		
Bu konvansiyon sadece ücret (ivaz) karşılığı yapılan taşıma sözleşmelerine uygulanır.	Evete		Evete	Evete
Bu konvansiyon ücretsiz taşıma sözleşmelerine de uygulanabilir.				Kısmen
Bu konvansiyonun uygulanabilmesi için tarafların milliyetleri veya ikametgahları önemli değildir.	Evete	Evete	Evete	
TAŞIMA SÖZLEMESİ VE NİTELİĞİ				
Taşıma sözleşmesinin varlığı gereklidir fakat şekil şartı yoktur.	Evete	Evete	Evete	Evete
TAŞIMA SENEDİNİN NİTELİĞİ VE İÇERİĞİ				
Taşıma senedi yazılı olarak düzenlenmelidir.	Evete	Evete	Evete	Evete
Taşıma senedi en az kaç öngün (orijinal) nüsha düzenlenir?	3	1	2	3
Taşıma senedinin kıymetli evrak niteliği var mıdır?		Evete		
Taşıma senedinde yer alan bilgilerin miktarı	Makul	Makul	Fazla ayrıntılı	Az

Açıklama: Tabloda sadelik sağlamak için sadece olumlu durumlar yazılmıştır.

Bu incelemede konu edilen dört konvansiyonun diğer önemli unsurlarının, bundan sonraki çalışmalarda benzer şekilde sistematik olarak incelenerek ortaya konulabileceği değerlendirilmektedir. İncelenilecek unsurlar olarak; yükün özellikleri, taşıyıcının asli borçları, alt taşıyıcıların hukuksal durumu, taşıyıcının sorumluluğu ve parasal limitleri gibi konular sayılabilir.

KAYNAKÇA:

- Canpolat, A.G. (2009), Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Goldsby, T.J., Iyengar, D., Rao, S. (2014), The Definitive Guide to Transportation, Pearson Education Inc., New Jersey.
- Göktepe H. (2009), Hava Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 381-393, 28-29 Ankara.
- Günay, B., Gençtürk, M. (2012), Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 18, s.793-807.
- International Trade Manual (2011), British Chambers of Commerce, Routledge, New York.
- Karan, H. (2011), Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules?, Journal of Maritime Law & Commerce, 42 (3), s.441-451.
- Kargı, A.G.(2011), CMR Sigortası, Yüksek Lisans Tezi, Çankaya Üniversitesi, Ankara.
- Legros, C. (2012) , Relations Between the Rotterdam Rules and the Convention on the Carriage of Goods by Road, Tulane Maritime Law Journal, 36, s.725-740.
- Misili, S. (2015), Yeni Türk Ticaret Kanunu ve 1998 Alman Taşıma Hukuku Reformu İşığında Forvarder Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, Özellikleri ve Forvarder Teriminin Karşılığı, İÜHFMC. LXXIII (2), s. 269-304, 2015.
- Tarman, Z.D. (2013), Montreal Sözleşmesi'nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 107, s. 97-118.
- Tüzüner, Ö. (2012), Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 101 s.167-196.
- Yetiş Şamlı, K. (2008), Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- Yeşilova, E. (2005), CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 7(1), s. 237-273.
- CIT-RAIL, <http://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>, Erişim Tarihi: 28.2.2016.
- UNECE, http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CM.html, Erişim Tarihi: 28.2.2016.

BUJSS

9/1 (2016), 162-172

ICAO, http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf, Erişim Tarihi: 28.2.2016.

UNCITRAL, http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html, Erişim Tarihi: 28.2.2016.