ENERJİ ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASINDAN DOĞAN SORUMLULUĞUN ULUSLARARASI HUKUKTAKİ ÇERÇEVESİ

(Uzmanlık Tezi)

Serhat KÜÇÜKÇAPRAZ

Mayıs 2019

Ankara

ENERJİ ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASINDAN DOĞAN SORUMLULUĞUN ULUSLARARASI HUKUKTAKİ ÇERÇEVESİ

(Uzmanlık Tezi)

Serhat KÜÇÜKÇAPRAZ

Danışman: Ökkeş ATAHAN

Mayıs 2019

Ankara

İÇİNDEKİLER TABLOSU

ÖNSÖZ ..... *i*

İÇİNDEKİLER TABLOSU ..... *ii*

ŞEKİL LİSTESİ ..... *v*

KISALTMALAR CETVELİ ..... *vi*

TERMİNOLOJİ ..... *viii*

ÖZET ..... *ix*

GİRİŞ *1*

BİRİNCİ BÖLÜM *3*

ENERJİ KAYNAKLARI VE ÜRÜNLERİ *3*

1.1. Genel Olarak **3**

1.2. Enerji Kaynakları ve Ürünleri **4**

1.2.1. Petrol 4

1.2.2. Doğal Gaz 5

1.2.2.1. LNG 6

1.2.2.2. CNG 7

1.2.3. Kömür 7

1.2.4. Nükleer Enerji Kaynakları: Uranyum ve Toryum 8

1.2.5. Diğer Enerji Kaynakları 9

1.3. En Çok Taşıması Yapılan Enerji Ürünleri **11**

1.4. Enerji Ürünlerinin Taşınma Yolları **12**

1.4.1. Boru Hattı Taşımacılığı 12

1.4.2. Karayolu Taşımacılığı 14

1.4.3. Demiryolu Taşımacılığı 16

1.4.4. Denizyolu Taşımacılığı 17

1.4.5. Havayolu Taşımacılığı 18

İKİNCİ BÖLÜM *19*

TAŞIMA/NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI, UNSURLARI, TARAFLARI VE İLGİLİ ŞAHISLAR *19*

2.1. Genel Olarak **19**

2.2. Taşıma/Navlun Sözleşmesinin Tanımı **20**

2.2.1. Karayoluyla Yapılan Taşımalarda 21

2.2.2. Demiryoluyla Yapılan Taşımalarda 22

2.2.3. Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda 23

2.2.4. Havayoluyla Yapılan Taşımalarda 25

2.2.5. Boru Hattı Taşımacılığında 25

2.3. Taşıma/Navlun Sözleşmesinin Unsurları **26**

2.3.1. Taşıma Taahhüdü 26

2.3.2. Taşıma Ücreti/Navlun 28

2.3.3. Taşımanın Araçla Yapılması 29

2.4. Taşıma/Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve İlgili Şahıslar **30**

2.4.1. Gönderen/Taşıtan 30

2.4.2. Taşıyıcı/Taşıyan/Demiryolu 32

2.4.3. Gönderilen 33

2.5. Boru Hatları Taşıma Moduna Özgü İşleten Kavramı **34**

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM *36*

ENERJİ ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASINDA UYGULANACAK MEVZUAT *36*

3.1. Genel Olarak **36**
3.2. Karayoluyla Yapılan Taşımalarda **37**
3.2.1. CMR 40
3.2.1.1. Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı 41
3.2.1.2. Taşımanın Konusunun Yük Olması 42
3.2.1.3. Taşımanın Ücret Karşılığında Yapılması 42
3.2.1.4. Taşıma Taşıt Aracılığı ile Karayolunda Gerçekleşmelidir 43
3.2.1.5. Taşıyıcının Eşyayı Teslim Alacağı ve Teslim Edeceği Yerlerden En Az Birinin CMR Tarafı Devletin Ülkesi Sınırları İçinde Bulunması 44
3.2.2. ADR 45
3.3. Demir Yoluyla Yapılan Taşımalarda **46**
3.3.1. COTIF-CIM 48
3.2.1.1. Taşıma Konusu Yük Olmalıdır 49
3.2.1.2. Hamule Senedi Düzenleme Zorunluluğu 50
3.2.1.3. Taşıma Konusu Yükün Teslim Edilme Zorunluluğu 51
3.2.1.4. COTIF-CIM Tarafı En Az İki Devlet Ülkesinden Geçmesi ve Taşımanın Listede Yer Alan Hatlar Üzerinden Yapılması 51
3.2.1.5. Taşımanın Ücret Karşılığı Yapılması 52
3.2.1.6. Demiryolunun Taşıma Zorunluluğu 52
3.3.2. RID 53
3.4. Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda **55**
3.4.1. IMO'nun Kükürt Tavanı Uygulaması ve Taşıma Hukukuna Etkisi 58
3.4.2. Lahey Kuralları 60
3.4.3. Hamburg Kuralları 62
3.4.4. Rotterdam Kuralları 64
3.4.5. IMDG KOD 65
3.5. Havayoluyla Yapılan Taşımalarda **66**
3.5.1. Varşova Konvansiyonu 67
3.5.1.1. Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı 69
3.5.1.2. Taşımanın Uçak ile Yapılması 69
3.5.1.3. Taşımanın Bedel Karşılığı Olması 70
3.5.1.4. Taşımanın Konusu Yolcu, Bagaj veya Yük Olmalıdır 70
3.5.1.5. Taşıma Uluslararası Bir Nitelik Taşımalıdır 71
3.5.2. Montreal Konvansiyonu 71
3.5.3. Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonun Birlikte Uygulanması Sorunu 72
3.5.4. IACO-TI 73
3.5.5. IATA-DGR 74
3.6. BM Tehlikeli Mal Taşıma Tavsiyeleri ve Tehlikeli Madde Kodları İle Olan İlişkisi **74**
3.7. Boru Hatları ile Yapılan Taşıma Faaliyetlerinde **76**

ENERJİ ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASINDA TARAFLARA DÜŞEN BORÇ VE SORUMLULUKLAR *77*
4.1. Genel Olarak Hukuki Sorumluluk **77**
4.1.1. Kusur Sorumluluğu 78
4.1.2. Kusursuz Sorumluluk 79
4.1.3. Sorumluluğun Sınırlandırılması 79
4.2. Gönderenin/Taşıtanın Borçları **80**
4.2.1. Sınıflandırma Borcu 80
4.2.2. Yükleme İstifleme ve Boşaltma Borcu 83
4.2.2.1. Karayolu Taşıma Modunda Yükleme, İstifleme ve Boşaltma Borcu 83
4.2.2.2. Demiryolu Taşıma Modunda Yükleme, İstifleme ve Boşaltma Borcu 84
4.2.2.3. Denizyolu Taşıma Modunda Yükleme, İstifleme ve Boşaltma Borcu 86
4.2.2.4. Havayolu Taşıma Modunda Yükleme, İstifleme ve Boşaltma Borcu 88
4.2.3. Ambalajlama, İşaretleme ve Etiketleme Borcu 89

4.2.4. Tehlikeli Yük Bildirimi Yapma Borcu ... 92
4.3. Taşıyıcının/Taşıyanın/Demiryolunun Borçları ... **97**
4.3.1. Yükü Zıya ve Hasara Uğratmadan Zamanında Teslim Borcu ... 97
4.3.1.1. Zıya, Hasar ve Geç Teslim Kavramları ... 97
4.3.1.2. Karayoluyla Yapılan Taşımalarda ... 99
4.3.1.3. Demiryoluyla Yapılan Taşımalarda ... 100
4.3.1.4. Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda ... 101
4.3.1.5. Havayoluyla Yapılan Taşımalarda ... 102
4.3.2. Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu ... 104
4.4. Tarafların Enerji Ürünü Taşımadan Doğan Sorumluluğu ... **106**
4.4.1. Genel Olarak ... 106
4.4.2. Gönderenin/Taşıtanın Sorumlulukları ... 106
4.4.2.1. Sınıflandırma Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk ... 107
4.4.2.2. Yükleme, İstif ve Boşaltma Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk ... 107
4.4.2.3. Ambalajlama, İşaretleme ve Etiketleme Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk ... 109
4.4.2.4. Tehlikeli Yük Bildiriminde Bulunma Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk ... 110
4.5.Taşıyıcının/Taşıyanın/Demiryolunun Sorumlulukları ... **111**
4.5.1. Yükü Zıya ve Hasara Uğratmadan Zamanında Teslim Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk ... 111
4.5.1.1. Karayolu Taşıma Modunda ... 112
4.5.1.2. Demiryolu Taşıma Modunda ... 114
4.5.1.3. Denizyolu Taşıma Modunda ... 116
4.5.1.4. Havayolu Taşıma Modunda ... 118
4.5.2. Denizyolu Taşıma Moduna Özgü Olarak Geminin Denize Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcundan Sorumluluk ... 120
4.6. Boru Hatları ile Enerji Ürünlerinin Taşınmasından Doğan Borç ve Sorumluluklar ... **121**

BEŞİNCİ BÖLÜM ... ***123***

ENERJİ ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASI FAALİYETİNİN TÜRKİYE AÇISINDAN DÜZENLENMESİ ... ***123***
5.1. EPDK'nın Enerji Ürünlerinin Taşınmasına Yönelik Düzenlemeleri ... **123**
5.1.1. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumunun Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunda(Teşkilat Kanununda) ... 123
5.1.2 Doğal Gaz Piyasası Mevzuatında ... 124
5.1.3. Petrol Piyasası Mevzuatında ... 128
5.1.4. Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Mevzuatında ... 129
5.2. Taşıma Faaliyetini Düzenleyen Diğer Mevzuat ... **131**

SONUÇ ... ***133***

KAYNAKÇA ... ***139***

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: İspatlanmış Petrol Rezervinin Dağılımı 5
Şekil 2: İspatlanmış Doğal Gaz Rezervinin Dağılımı 6
Şekil 3: İspatlanmış Kömür Rezervinin Dağılımı 8
Şekil 4: 2017 yılı Enerji Kaynaklarının Talebi Karşılama Oranları 11

KISALTMALAR CETVELİ

AB: Avrupa Birliği

ADR: Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması *"Accord Européen Relatif Au Transport International Des Marchandises Dangereuses Par Rout"*

BM: Birleşmiş Milletler

CEMT-UBAK: Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı

CER: Avrupa Birliği Demir Yolları Birliği

CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar "*Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail"*

CMI: Uluslararası Denizcilik Komitesi

CMR: Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma "*Convention Marchandise Routier"*

COTIF: Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme

DGR: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliğinin Tehlikeli Mallar Talimatları "*Dangerous Goods Regulations"*

ECOSOC: Ekonomik ve Sosyal Konsey

EDI: Elektronik Veri Takası

EDP: Elektronik Veri İşleme

ETKB: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı

FIATA: Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu

HK: Hamburg Kuralları "*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea"*

IACO-TI: Havayoluyla Tehlikeli Malların Güvenli Taşımacılığı için Teknik Talimatlar *"Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air"*

IAEA: Uluslararası Atom Enerji Ajansı

IATA: Uluslararası Hava Yolu Taşımacılığı Birliği

IBC: Orta Boy Hacimli Konteyner

IMDG Kod: Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu *"International Maritime Dangerous Goods Code"*

IMO: Uluslararası Denizcilik Teşkilatı

IRU: Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği

LK: Lahey Kuralları *"Convention internationale pour l'unification de certaines regles en matiere de connaissement"*

MARPOL: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme

MEB: Milli Eğitim Bakanlığı

MK: Montreal Konvansiyonu *"Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal 1999"*

MSC: Deniz Emniyeti Komitesi

Mtoe: Milyon Ton Eşdeğer Petrol

OTIF: Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü

RID: Tehlikeli Malların Demiryolları ile Uluslararası Taşımacılığı ile İlgili Düzenlemeler

RK: Rotterdam Kuralları *"United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by sea"*

S.: Sayı

s.: Sayfa

ss.: Sayfalar arası

SECI: Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi

TBK: Türk Borçlar Kanunu

UIC: Uluslararası Demir Yolları Birliği

UN no: Tehlikeli maddenin BM numarası

UNCITRAL: BM Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu *"United Nations Commission on International Trade Law"*

UNCTAD: BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı *"United Nations Conference on Trade and Development"*

UND: Uluslararası Nakliyeciler Derneği

UNECE: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi

vb.: ve benzeri

vd.: ve devamı

VK: Varşova Konvansiyonu "*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929e*

TERMİNOLOJİ

Taşıma hukukunda terim birliği bulunmamaktadır. Klasik anlamda taşıma işi karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma modu kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Karayolu taşıma modunda kullanılan sözleşme taşıma sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır. Karayolu taşıma modunda taşıyıcı ve gönderen kavramları kullanılmaktadır. Demiryolu taşıma modunda kullanılan sözleşme taşıma sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır. Demiryolu taşıma modunda demiryolu ve gönderen kavramları kullanılmaktadır. Denizyolu taşıma modunda kullanılan sözleşme navlun sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır. Demiryolu taşıma modunda taşıyan ve taşıtan kavramları kullanılmaktadır. Havayolu taşıma modunda kullanılan sözleşme taşıma sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır. Havayolu taşıma modunda taşıyan ve taşıtan kavramları kullanılmaktadır.

Bu tez her taşıma modunun terminolojisine uygun olarak hazırlanmıştır.

ÖZET

Enerji ürünleri, 19.yy.'da yaşanan sanayi devrimiyle beraber artan sıklıkla taşınmaya başlanmıştır. Enerji ürünleri tehlikeli nitelik arz ettiği için bu ürünlerin taşınması, diğer maddelerin taşınmasına oranla daha fazla dikkat ve özen gerektirmektedir. Her ülkenin tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin düzenlemelerinin farklı olmasından dolayı tüm dünyada yeknesak düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Bu kapsamda BM tarafından çalışmalar başlatılmış ve bu çalışmalar sonucunda BM tarafından tehlikeli mal taşıma tavsiyeleri yayınlanmaya başlanmıştır. Bu tavsiyeler birçok uluslararası sözleşmeye kaynaklık etmiş ve tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin düzenlemelerin tüm taşıma modları için yeknesaklaştırılmasına katkıda bulunmuştur. Bu düzenlemeler esas alınarak hazırlanmış ADR, RID, IMDG Kod ve IACO-TI tehlikeli nitelikteki enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinde uygulama alanı bulacak düzenlemelerin başında gelmektedir.

Enerji ürünleri avantaj ve dezavantajlarına göre tüm taşıma modları ile taşınabilmektedir. Dünya ticaretinin yaklaşık %80'ini oluşturan denizyolu ile taşıma modu enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinde de oldukça fazla kullanılmaktadır. Bununla beraber bir ürünün nihai kullanıcıya ulaştırılmasında kullanılan en önemli taşıma modu karayoludur. Dökme yüklerin ve hacimli yüklerin taşınmasında kullanılan demiryolu taşıma modu da enerji ürünlerinin taşınmasında oldukça fazla kullanılmaktadır. Havayolu taşıma modu da güncelliğini koruması gereken ve hızla taşınması gereken ürünlerin taşınmasında ve dolayısı ile enerji ürünlerinin taşınmasında kullanıldığı için bu tezin kapsamı enerji ürünlerinin tüm taşıma modları ve boru hatları ile taşınmasını kapsayacak şekilde geniş tutulmuştur.

Enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinde taşıma/navlun sözleşmesi uygulanacaktır. Taşıma/navlun sözleşmesinde taraflara düşen borçlar vardır. Taşıma/navlun sözleşmesinin konusunu enerji ürünleri oluşturduğu zaman tarafların ayrıca bazı borçları söz konusu olmaktadır. Bu çalışmada kara, demir, deniz ve havayoluyla yapılan taşımaların konusunu tehlikeli nitelikteki enerji ürünlerinin oluşturması durumunda taraflara düşen borçlar, uluslararası düzenlemeler kapsamında toparlanarak açıklanmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Enerji Ürünleri, Tehlikeli Maddeler, Taşıma Sözleşmesi, Navlun Sözleşmesi, ADR, RID, IACO-TI, DGR, IMDG Kod, CMR, CIM, VK, MK, LK, HK, RK.

GİRİŞ

İlkel çağlardan günümüze hayatımızın her alanında var olan taşıma, taşımada kullanılan araçların zamanla gelişmesi ile aşılması zor olan sınırların aşılmasını sağlamış ve taşımanın hacmi giderek artmıştır. Üretimin hammaddeye yakın yerlerde yapılması ve tüketim için taşımanın yapılması gerekliliği de taşımanın önemini artırmıştır. Önceleri sadece ülke sınırları içerisinde ve çok az da olsa ülke sınırları dışına yapılan taşıma işi teknolojik gelişmelerle beraber ülke sınırlarını aşmaya başlamıştır. Taşımanın, ülke sınırlarını aşması ortaya çıkan taşıma uyuşmazlıklarının da ülke sınırlarını aşmasını, taşımanın ve taşıma sonucu ortaya çıkan uyuşmazlıkların uluslararası bir nitelik kazanarak karmaşıklaşmasını beraberinde getirmiştir. Bu karmaşıklığın ortadan kalkması için uluslararası alanda taşımaya ilişkin kurallar oluşturulmaya başlanmıştır.

Günümüzde taşıması yapılan ürünler çok çeşitlidir. Her ürün kendi içerisinde bir risk barındırmaktadır. Bu riskler bazı ürünler için oldukça önemsiz olabilirken, bazı ürünlerin taşınması çok riskli olabilmektedir. Enerji ürünlerinin taşınması da risk faktörü yüksek olan taşıma türlerinden birisidir. Enerji ürünleri, doğaları gereği bir takım riskleri bünyelerinde barındıran tehlikeli maddeler olarak ifade edilebilir. Bu ürünlerin taşınması faaliyeti hem taşıyanlar hem de gönderenler/taşıtanlar için bir risk unsurudur. Enerji ürünleri olarak ifade edilebilecek petrol, doğal gaz, kömür, LPG vb. ürünler aynı zamanda uluslararası düzenlemelerde tehlikeli madde olarak kabul edilmektedir. Bu ürünlerin taşınması boru hatları, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma modu ile yapılabilmektedir. Tehlikeli maddelerin taşınması sırasında ortaya çıkabilecek kazalar, çevreye ve insanlara zarar verdiği için tüm taşıma modları için ortak olabilecek düzenlemelerin yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu düzenlemeler Birleşmiş Milletler tarafından tehlikeli mal taşıma tavsiyeleri olarak hazırlanmıştır. Bu tavsiyeler, uluslararası kuruluşların hazırladığı tehlikeli mal taşıma düzenlemelerine dayanak oluşturmaktadır. Enerji ürünleri, tüm taşıma modları ile taşınması yapılan ürünler oldukları için taşıma sırasında bu düzenlemelere uygun taşıma yapılması gerekmektedir. Ancak her ne kadar, BM tavsiyeleri esas alınarak tehlikeli madde taşıma düzenlemeleri oluşturulmuş olsa da enerji ürünlerinin taşınmasında her taşıma modu için farklılıklar olabilmektedir.

Bu tezde enerji ürünlerinin taşınmasında, taşıma taraflarının uyması gerekli olan kurallar, taşıma modları için hazırlanmış uluslararası düzenlemeler dikkate alınarak açıklanmaya çalışılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ENERJİ KAYNAKLARI VE ÜRÜNLERİ

1.1. Genel Olarak

Bu bölümde enerji ürünleri ve kaynaklarından taşıması en çok yapılanları belirtilecek, ülkemizin enerji görünümü üzerinde durulacak, klasik anlamda taşıma hukuku içerisinde yer almasa bile jeopolitik öneminden dolayı boru hatları ile enerji taşımasının neden yapıldığı avantajları ve dezavantajları ile karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığından bahsedilecektir.

Enerji, üretimde zorunlu bir girdi olduğu için enerji tüketimi ülkelerin ekonomik ve sosyal kalkınma düzeylerini ifade eden temel göstergelerden birisidir. Enerjiye olan talep, hızlı nüfus artışı ve sanayileşme ile beraber artmaya devam etmektedir[1]. Enerji günlük yaşamımızda her alanda kullanılmaktadır. Enerji; kimyasal, nükleer, mekanik, termal, jeotermal, hidrolik, güneş, rüzgâr, elektrik enerjisi gibi değişik şekillerde bulunmaktadır. Enerji, uygun koşullar altında birbirine de dönüşebilmektedir[2]. Enerji kaynakları değişik şekillerde sınıflandırılmaktadır. Bunlardan bazıları;

- Yeraltı ve Yerüstü Kaynakları Olup Olmayışına Göre: Yeraltı kaynaklarına kömür, petrol, doğal gaz, jeotermal kaynaklar, şistler, nükleer enerji kaynakları örnek gösterilebilir. Yerüstü kaynaklarına odun, tezek, kültürel bitkilerin çeşitli atıkları ve benzerleri örnek gösterilebilir.

- Tükenir Kaynaklar Olup Olmayışına Göre: Tükenir kaynaklara kömür, petrol, doğal gaz, uranyum, toryum ve şistler örnek gösterilebilir. Yenilenebilir enerji kaynaklarına güneş enerjisi, jeotermal enerji, biyokütle enerjisi yakıtları, rüzgâr ve dalga enerjisi örnek gösterilebilir[3].

- Dönüştürülebilirliklerine Göre: Birincil enerji kaynaklarına kömür, petrol, doğal gaz, nükleer, biyokütle, hidrolik, güneş, rüzgâr ve dalga örnek olarak

[1] Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı(ETKB)-Strateji Geliştirme Başkanlığı(SGB), Dünya ve Türkiye Enerji ve Tabii Kaynaklar Görünümü(1 Ocak 2017 İtibarıyla), Ankara, 2017, s.3
[2] Erdem Koç-Mahmut Can Şenel, *"Dünyada ve Türkiye'de Enerji Durumu-Genel Değerlendirme"*, Mühendis ve Makina Dergisi, c. 54, S.639, s.33
[3] Hayati Doğanay-Ogün Coşkun, Enerji Kaynakları, 3. Baskı, Ankara, Pegem Akademi, 2017, s.3

gösterilebilir. İkincil enerji kaynaklarına elektrik, benzin, mazot, sıvılaştırılmış petrol gazı, kok kömürü örnek olarak gösterilebilir[4].

1.2. Enerji Kaynakları ve Ürünleri

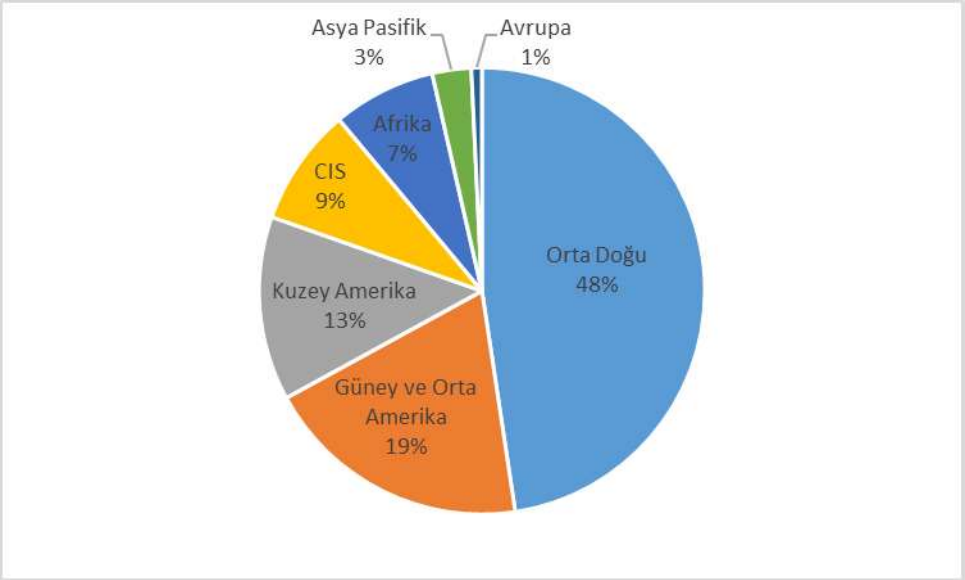
1.2.1. Petrol

Petrol; başlıca hidrojen ve karbondan oluşan ve içerisinde az miktarda nitrojen, oksijen ve kükürt bulunan bileşim olarak tanımlanabilir. Petrol, normal şartlarda katı, sıvı ve gaz formatında bulunabilmektedir[5]. Petrol sıvı halde ise petrol, gaz biçimindeyse doğal gaz, katı halde ise bitümlü şist olarak adlandırılır[6]. Petrol; tükenebilen, birincil, yer altı enerji kaynağıdır[7].

Petrol tükenir bir enerji kaynağı olduğu için belirli bir rezervi vardır. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (ETKB) verilerine göre 2017 yılında dünyada ispatlanmış petrol rezervi 1.697 milyar varildir. İspatlanmış petrol rezervinin 808 milyar varili Orta Doğu ülkelerinde, 330 milyar varili Güney ve Orta Amerika ülkelerinde, 226 milyar varili Kuzey Amerika ülkelerinde, 145 milyar varili CIS[8] ülkelerinde, 127 milyar varili Afrika ülkelerinde, 48 milyar varili Asya Pasifik ülkelerinde, 13 milyar varili Avrupa ülkelerinde bulunmaktadır. Petrol rezervinin dünya üzerindeki oransal dağılımı Şekil 1'de gösterilmiştir. 2017 yılında dünya petrol üretimi 97,4 milyon varil/güne ulaşmıştır. Birincil enerji kaynakları arasında stratejik konuma sahip olan ham petrol 2017 yılı itibarıyla dünya enerji talebinin %33,7'sini karşılamıştır. Bu verilerden petrolün dünyada eşit bir şekilde dağılmadığı açıktır. Petrolün dünya enerji talebinin üçte birini karşıladığı düşünülecek olursa ülkelerin üretimleri için zorunlu bir girdi olan enerjiyi karşılayabilmek için petrolün ne kadar önemli olduğu daha iyi anlaşılabilir. Petrolün yoğun üretim bölgesi olan Orta Doğu bölgesinden, gelişmiş ülkelerin bulunduğu daha çok enerji tüketmekte olan bölgelere taşınması gerekmektedir. Petrolün taşınmasında boru hattı taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı yoğun olarak kullanılmaktadır.

---

[4] Koç-Şenel, Ibid, s.33
[5] Bkz. http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol (09.05.2019)
[6] Doğanay, Ibid, s.4
[7] Esra Çapar, Türkiye'nin Enerjide Dışa Bağımlılığının Azaltılmasında Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Rolü, Ankara, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu(EPDK), 2014, s.4
[8] CIS ülkeleri kavramı, Sovyetler Birliğinden ayrılan bağımsız devletler topluluğunu ifade etmektedir. Bu ülkeler; Belarus, Moldova, Ermenistan, Gürcistan, Afganistan, Tacikistan, Kırgızistan, Azerbaycan, Kazakistan, Rusya, Türkmenistan, Ukrayna, Özbekistan'dır. Gürcistan bu birlikten ayrılmıştır. Türkmenistan'da birlikten 2005 yılında ayrılarak gözlemci üye konumuna geçmiştir. Ukrayna birliğin tüzüğünü imzalamadığı için üye olmamakla birlikte kurucudur.



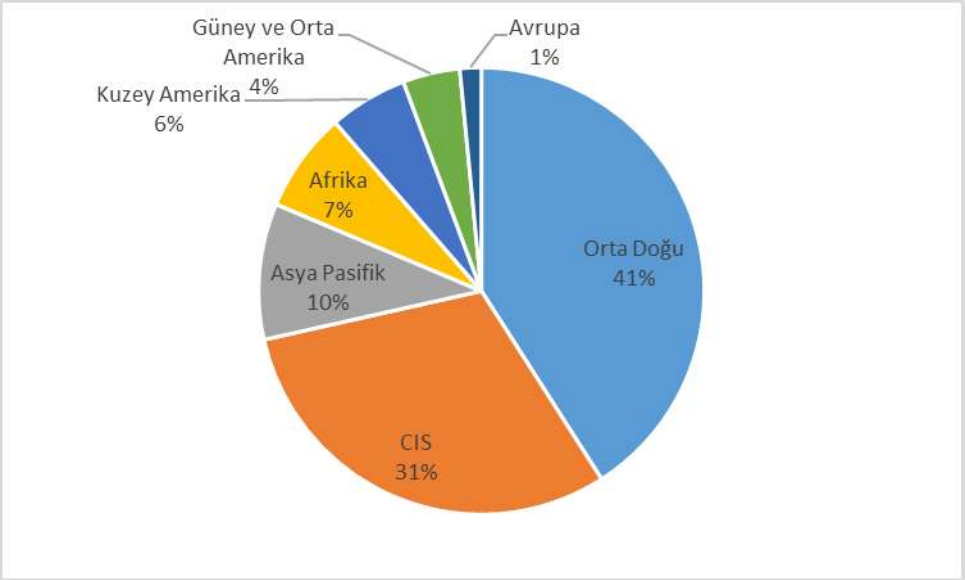
Şekil 1: İspatlanmış Petrol Rezervinin Dağılımı

1.2.2. Doğal Gaz

Doğal gaz: petrol türevi olan yanıcı, havadan hafif, renksiz ve kokusuz bir gazdır[9]. Metan, etan, propan gibi hafif moleküler yoğunluklu hidrokarbonlardan oluşur[10]. Doğal gaz yeraltı enerji kaynağı olup genellikle petrol rezervleri ile birlikte bulunur.

BP verilerine göre 2017 yılında ispatlanmış doğal gaz rezervi 6831,7 trilyon metreküptür. Bu rezervlerinin 79 trilyon metreküpü Orta Doğu ülkelerinde, 59 trilyon metreküpü CIS ülkelerinde, 19 trilyon metreküpü Asya Pasifik ülkelerinde, 14 trilyon metreküpü Afrika ülkelerinde, 11 trilyon metreküpü Kuzey Amerika ülkelerinde, 8 trilyon metreküpü Güney ve Orta Amerika ülkelerinde, 3 trilyon metreküpü Avrupa ülkelerinde bulunmaktadır[11]. Doğal gaz rezervinin dünya üzerindeki oransal dağılımı Şekil 2'de gösterilmiştir. Doğal gaz; tükenebilir, birincil, yeraltı enerji kaynağıdır. Doğal gaz, sıvı veya gaz halinde boru hattı ile sıvı veya sıkıştırılmış halde ise denizyolu ve karayolu taşıma modu ile taşınabilmektedir.

[9] Bkz. http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz (09.05.2019)
[10] Çapar, Ibid, s.8
[11] BP, Statistical Review of World Energy, June 2018



Şekil 2: İspatlanmış Doğal Gaz Rezervinin Dağılımı

1.2.2.1. LNG

LNG "Liquefied Natural Gas" kelimelerinin baş harflerinden yapılan bir kısaltmadır. LNG sıvılaştırılmış doğal gaz demektir. Doğal gazın içerisinde çeşitli gazlar bulunmasına rağmen esas itibariyle metan gazı bulunmaktadır. Metan gazının sıvılaştırılması da normal atmosferik basınçta eksi 160-162 derece de soğutulmasıyla elde edilmektedir[12]. Bir birim hacim LNG gaz haline getirildiğinde 600 birim hacim doğal gaz elde edilmektedir.

Doğal gazın sıkıştırılarak uluslararası gaz boru hatları ile taşınmasının mümkün olmadığı piyasalara taşınması olarak bilinen LNG iş modelinden bahsedecek olursak ilk aşama taşımaya ve tüketime konu olacak doğal gazın yer altından çıkarılması aşamasıdır. Bu aşamadan sonra ikinci aşama ise doğalgazın LNG piyasasının en önemli komponenti olan sıvılaştırma tesisine taşınması aşamasıdır. Sıvılaştırma tesisinde doğalgaz LNG tankerlerine taşınabilecek özelliklere sahip son ürüne çevrilir. Üçüncü ve son önemli aşama ise nihai tüketicinin pazarında olan yeniden gazlaştırma işlemidir. Bu işlemde LNG tankerleri ile taşınan sıvı nitelikteki doğalgazın yeniden işlenerek nihai tüketicinin kullanımına uygun hale getirilmesi işlemi yapılmaktadır[13]. Tüm bu işlemler sırasında LNG'nin taşınması gerekmektedir. Bu taşıma işleminin de Doğal Gaz Piyasası Kanunu ve

[12] Macit Erensoy, Türkiye'de Deniz Yoluyla LNG Taşımacılığının Analizi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s.1
[13] Eyüp Aratay, Enerji Arz Güvenliği Çerçevesinde LNG'nin Rolü ve Türkiye, İstanbul Yeni Yüzyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2017, s.33

Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliği ile tehlikeli maddelerin taşınmasına yönelik hazırlanan uluslararası ve ulusal diğer düzenlemelere uygun şekilde olması gerekmektedir.

1.2.2.2. CNG

CNG "Compressed Natural Gas" kelimelerinin baş harflerinin kısaltmasıdır. Yüksek basınç altında sıkıştırılmış doğal gaza CNG denilmektedir. Doğal gaz kaynama sıcaklığının eksi 162 derece olması nedeni ile daha düşük sıcaklıklarda sıkıştırılabilmektedir. CNG taşıtlarda yüksek basınçlı gaz tanklarında depolanmaktadır. CNG'nin depolanma basıncı 200-250 bar aralığındadır. 250 barda atmosfer basınç ve sıcaklığındaki bir birim CNG 200 birim hacim doğal gaza eşittir.

LPG ve CNG'nin kolay bulunması, ekonomik olması, geleneksel yakıtlara göre egzoz emisyonlarının düşük olması ve oktan sayılarının yüksek olması nedeniyle içten yanmalı motorlarda alternatif yakıt olarak kullanımı cazip hale gelmiştir. Bu durum CNG'nin taşınması faaliyetlerini de artırmıştır. CNG taşıma faaliyetlerinin de Doğal Gaz Piyasası Kanunu ve Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliği ile tehlikeli maddelerin taşınmasına yönelik hazırlanan uluslararası ve ulusal diğer düzenlemelere uygun şekilde olması gerekmektedir.

1.2.3. Kömür

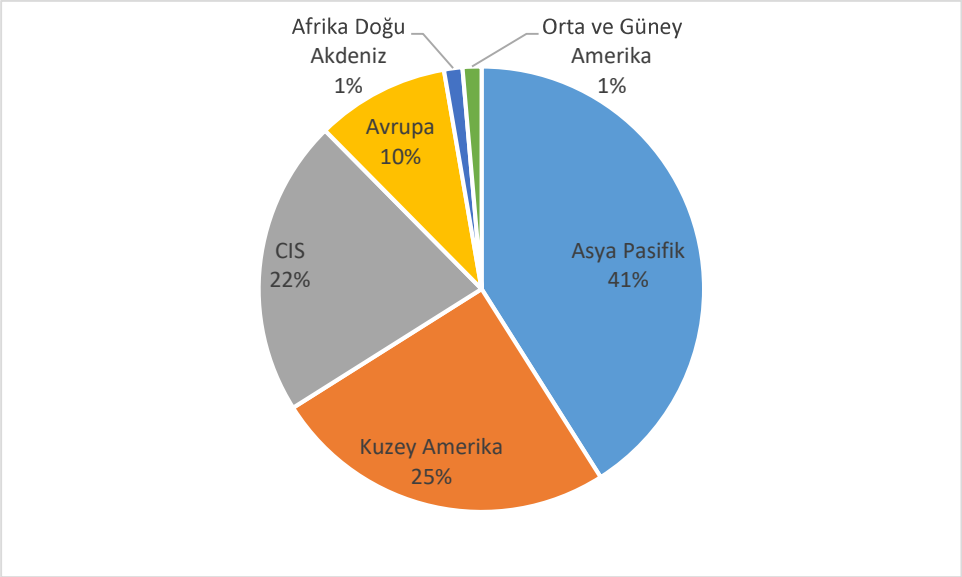
Kömür; havanın serbest oksijeni ile yanabilen, bünyesinde karbon ihtiva eden organik kökenli kayaçlardır[14]. Kömür, nebatların bataklık alanlarda birikmesi sonucu oluşan tabakaların değişime uğraması neticesi meydana gelir. Bu tabakalar üzerine çeşitli çökeltilerin birikmesi ve yer kabuğunun hareketleri sonucu derinliklere gömülmüştür. Gömülmüş olan bu nebatlar; artan ısı ve basınca maruz kaldıklarında bünyelerinde fiziksel ve kimyasal değişikliğe uğrayarak kömüre dönüşürler. Bu oluşum milyonlarca yıl içinde gerçekleşmektedir. Kömürler organik olgunluklarına göre; Linyit, Altbitümlü, Kömür, Bitümlü kömür ve Antrasit tiplerine ayrılırlar[15]. Kömür; tükenebilir, birincil, yeraltı enerji kaynağıdır. Kömür; yaygın, emniyetli, güvenilir ve ucuz bir enerji kaynağı olduğu için tüm dünyada en önemli enerji kaynaklarından birisidir.

---

[14] Doğanay, Ibid, s.4

[15] Bkz. http://www.enerji.gov.tr/File /?path=ROOT%2f1%2fDocuments%2fSayfalar%2fK %C3%B6m%C3 %BCr+N e dir-.pdf (26/02/2019)

BP verilerine göre 2017 yılı ispatlanmış kömür rezervi 1035 milyar tondur. Bu rezervlerinin 424 milyar tonu Asya-Pasifik ülkelerinde, 259 milyar tonu Kuzey Amerika ülkelerinde, 223 milyar tonu CIS ülkelerinde, 100 milyar tonu Avrupa ülkelerinde, 14 milyar tonu Orta ve Güney Amerika ülkelerinde, 14 milyar tonu Afrika-Doğu Akdeniz ülkelerinde ve bulunmaktadır[16]. Kömür rezervinin dünya üzerindeki oransal dağılımı Şekil 3'te gösterilmiştir. Kömür dünya enerji talebinin yaklaşık %28'ini karşılamaktadır. Kömür; demiryolu, karayolu ve denizyolu taşıma modu ile taşınabilen bir enerji kaynağıdır.



Şekil 3: İspatlanmış Kömür Rezervinin Dağılımı

1.2.4. Nükleer Enerji Kaynakları: Uranyum ve Toryum

Nükleer enerji, 1879 yılında Uranyum'un keşfi ile başlayan ve 1934 yılında atomun parçalanması ile devam eden süreçte dünyanın gündemine girmiştir. İlk başta askeri savunma alanında başlayan çalışmalar daha sonra ticari olarak devam etmiştir. Bu çalışmalar atomların parçalanması sonucu açığa çıkan ısı enerjisini elektrik enerjisine dönüştürecek sistemler geliştirilmesiyle ilerlemiştir. Nükleer santraller, nükleer enerjinin güvenli, kontrollü ve sürdürülebilir bir şekilde elde edilmesini sağlamaktadır. Nükleer santraller kendilerine has özelliklerden dolayı tercih edilen bir elektrik kaynağı konumundadır. Artan çevre hassasiyetiyle güvenilir, ucuz, sürdürülebilir ve erişilebilir bir enerji kaynağına olan ihtiyaç, diğer alternatiflere göre

[16] BP, Statistical Review of World Energy, June 2018

nükleer santralleri daha çok ön plana çıkarmaktadır[17]. Enerji Bakanlığı verilerine göre; 2018 yılı temmuz ayı itibariyle, 31 ülkede 453 nükleer reaktör işletmede, 17 ülkede 57 adet nükleer reaktörde inşa halindedir. Nükleer Güç Santrallerinde üretilen elektrik dünya elektrik arzının %11'ine denk gelmektedir. 2017 yılında nükleer enerji kaynakları enerji talebinin yaklaşık %4'ünü karşılamıştır. Nükleer enerji reaktörlerinde uranyum ve toryum kullanılmaktadır. Uranyum ve toryum da diğer enerji kaynakları gibi dünyanın çeşitli bölgelerine dağınık halde bulunmaktadır. Uranyum ve toryum tüm taşıma modları ile taşınabilmektedir.

1.2.5. Diğer Enerji Kaynakları

Hidrolik enerji; suyun hareketinden yararlanılarak elde edilen enerjidir. Hidrolik enerji santralleri suyun hareketinden elde edilen enerjiyi elektrik enerjisine dönüştürmeye yarar[18]. Hidrolik enerji santralleri çevre dostu ve düşük potansiyel risk taşımalarından dolayı tercihen kullanılmaktadır[19]. Hidrolik enerji; çevreye uyumlu, temiz, yenilenebilir, yüksek verimli, yakıt gideri olmayan, uzun ömürlü ve düşük işletme maliyeti olan yerli bir kaynaktır[20]. 2017 yılında hidrolik enerji dünya enerji talebinin yaklaşık %7'sini karşılamıştır.

Rüzgâr enerjisi, çevrime uğramamış güneş enerjisi olarak tanımlanabilir. Güneşten gelen enerjinin yaklaşık %2'si rüzgâr enerjisine dönüşmektedir. Rüzgâr kinetik enerji taşımaktadır. Rüzgârın sağlayacağı enerji gücüne ve estiği süreye bağlıdır[21]. Rüzgâr enerjisinden 400 yıl kadar önce gemilerin hareket etmesinde, tahıl ürünlerini öğütmekte ve sulamada faydalanılmaktaydı[22]. Günümüzde rüzgâr tribünleri, rüzgârın kinetik enerjisini elektrik enerjisine dönüştürmektedir. Rüzgâr enerjisi; yenilenebilir, temiz, güvenilir, bakım ve işletme maliyeti düşük enerji kaynağı olduğu için tercih edilmektedir[23].

---

[17] Bkz. http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Nukleer-Enerji (09.05.2019)
[18] Çapar, Ibid, s.27
[19] Bkz. http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Hidrolik (09.05.2019)
[20] Örgen Uğurlu, Türkiye'de Çevresel Güvenlik Bağlamında Sürdürülebilir Enerji Politikaları, Ankara Üniveristesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, s.151
[21] Özlem Candan Külekçi, *"Yenilenebilir Enerji Kaynakları Arasında Jeotermal Enerjinin Yeri ve Türkiye Açısından Önemi"*, Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi, c.1, S.2, 2009, ss. 83-91
[22] Uğurlu, Ibid, s.155.
[23] Bkz. https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Ruzgar (09.05.2019)

Güneş enerjisi, güneş'in çekirdeğinde yer alan füzyon süreci ile açığa çıkan ışınım enerjisine verilen addır[24]. Güneş içerisinde, sürekli olarak hidrojenin helyuma dönüştüğü füzyon reaksiyonları gerçekleştiği için oluşan kütle farkı, ısı enerjisine dönüşmekte ve bu enerji uzaya dolayısı ile yeryüzüne ulaşmaktadır. Güneşten gelen bu enerji insanlar için ısı, ışık ve elektrik enerjisi olarak kullanılmaktadır[25]. Güneş enerjisi konut ve işyerlerinde, tarımsal teknolojide, ulaşımda, iletişim araçlarında ve elektrik üretiminde kullanılmaktadır[26].

Jeotermal enerji, yerkabuğunun derinliklerinde bulunan ve yeryüzündeki havzalardan beslenen sularla potansiyelini oluşturan birikmiş ısının meydana getirdiği sıcaklıkları bölgesel olarak değişen ve bünyesinde daha çok erimiş mineral tuzlar ve gazlar içeren su ve buhardan oluşan bir hidrotermal kütle olarak tanımlanabilir[27]. Jeotermal enerjinin kaynağı yeryüzünün derinliklerinde yer alan magmadır. Jeotermal enerjiden konutlarının ısıtılmasında, sıcak su ihtiyacının karşılanmasında ve elektrik üretiminde faydalanılmaktadır.

Biyokütle enerji, bitki ve hayvan atıklarından elde edilen enerjidir. Bu enerji hayvan dışkıları, ölü ağaçlar, ekinler, ağaç kabuğu ve talaştan elde edilir. Biyokütle yenilenebilir, her yerde yetiştirilebilen, sosyoekonomik gelişme sağlayan, çevre dostu, elektrik üretilebilen, taşıtlar için yakıt elde edilebilen stratejik bir enerji kaynağıdır[28].

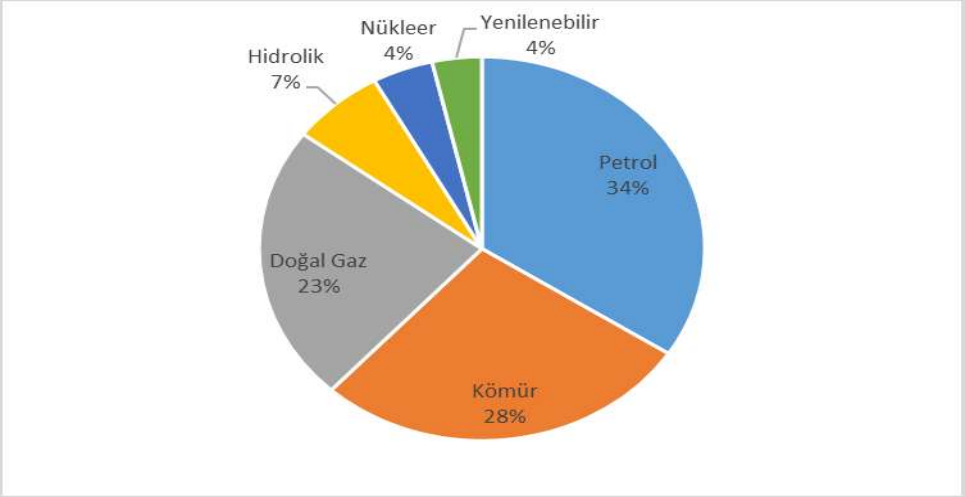
Hidrolik enerji, rüzgâr enerjisi, güneş enerjisi, jeotermal enerji doğadan kaynaklanan enerji oldukları için bu kaynaklardan elektrik enerjisi yerinde üretilmektedir. Bu kaynakların klasik anlamda taşıma sözleşmesi ile taşıması yapılmamaktadır. Biyokütle enerji kaynaklarından elektrik üretimi ve yanma için biyokütle atıkların çevrim santrallerine taşınması söz konusu olabilmektedir.

---

[24] Çapar, Ibid, s.14
[25] Külekçi, Ibid, s.85
[26] Milli Eğitim Bakanlığı, Aile ve Tüketici Hizmetleri, Yenilenebilir Enerji Kaynakları 1, Ankara, 2011, ss. 4-8
[27] Ebru Arslan, Jeotermal Enerjiden Yararlanılarak Kuyu İçi Eşanjörü Yardımıyla Konut Isıtılması ve Sıcak Su ihtiyacının Karşılanması, Pamukkale Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Denizli, 2006, s.3; Külekçi, Ibid, s.85; Çapar, Ibid, s.24
[28] Milli Eğitim Bakanlığı, Aile ve Tüketici Hizmetleri, Yenilenebilir Enerji Kaynakları 2, Ankara, 2011, s. 13

1.3. En Çok Taşıması Yapılan Enerji Ürünleri

Enerji kaynakları dünyada eşit bir şekilde dağılmamıştır. Bunun için enerji kaynaklarının çıkartıldıkları/üretildikleri yerlerden tüketimin yapılacağı bölgelere taşınması gerekmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde çok fazla petrol ve doğal gaz yatakları bulunurken, sanayileşme sonucu çok fazla petrol ve doğal gaz tüketen gelişmiş ülkelerde ise bu kaynakların rezervi yok denecek kadar azdır[29]. Dünyada birincil enerji kaynakları olan kömür, petrol, doğal gaz en çok tüketilen enerji kaynakları olmalarının yanında klasik anlamda en fazla taşınan enerji ürünleridir. Tüketimin taşıma ile doğrusal orantısı olduğunu düşünürsek petrol, doğal gaz ve kömürün tüketimlerini incelemek yerinde olacaktır. 2017 yılında dünyanın toplam enerji ihtiyacı 13.511,2 Mtoe(milyon ton eşdeğer petrol)'dir. Bu ihtiyacın 4621,9'u petrol ürünlerinden, 3731,5'i kömürden, 3156'sı doğal gazdan, 918,6'sı hidrolik enerjiden, 596,4'ü nükleer kaynaklardan, 480,8'i yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanmıştır[30]. Şekil 4'ten de anlaşılmaktadır ki petrol, kömür ve doğal gaz dünya enerji ihtiyacının yaklaşık %85'ini karşılamaktadır. Bu enerji kaynaklarının yeraltı kaynakları oldukları ve dünyada dengesiz dağıldıkları düşünüldüğünde ülkelerin artan enerji ihtiyaçlarını karşılamak için bu ürünlerinin taşınmaları gerektiği ve dünyada en çok taşınan enerji ürünleri oldukları mantıken anlaşılabilecek bir durumdur.



Şekil 4: 2017 yılı Enerji Kaynaklarının Talebi Karşılama Oranları

[29] Hüseyin Naci Bayraç, "*Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma"*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, c.10, S.1, Haziran, 2009, ss.115-142

[30] BP, Statistical Review of World Energy, June 2018

Enerji ürünlerinin taşınmasının yanında enerji üreten tesislerin de denizyolu taşıma aracı olan gemi üzerine inşa edilerek portatif elektrik santrali olarak kullanıldığı istisnai durumlar da vardır. Bu konuda dünyanın ilk elektrik üreten gemisi konumunda olan *"Karadeniz Powership Doğan Bey"* gemisi örnek gösterilebilir. Bu geminin üretilmesindeki amaç Irak çevresindeki ülkelerin acil elektrik ihtiyacının karşılanması olarak belirtilmiştir[31]. Bununla birlikte Karadeniz Holding bu konuda yapmış olduğu çalışmalar ile portatif elektrik santrali üreticisi konumuna gelmiş ve elektrik üretmek üzere Gana'ya gidecek 235 MW güce sahip Karadeniz Powership Ayşegül Sultan ve Endonezya'ya gidecek 125 MW güce sahip Karadeniz Powership Zeynep Sultan gemilerini de üretmiştir[32]. Dünyanın tek elektrik enerjisi filosuna sahip olan Karadeniz Holding'ten 2018 yılında nükleer reaktörlerini bakıma alacak olan Avrupa ülkesi Belçika da talepte bulunmuştur[33]. Bu örnekler enerji kaynağı veya ürünü olmasa da bir enerji santralinin taşınmasını içeridiği için bu kısımda bahsetmenin yerinde olacağını düşünmekteyiz.

1.4. Enerji Ürünlerinin Taşınma Yolları

Enerji ürünleri çok çeşitli yöntemlerle taşınmaktadır. En çok kullanılan yöntemler ise boru hattı taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığıdır.

1.4.1. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı; petrol, doğal gaz gibi sıvı ya da gaz halinde bulunan ürünlerin taşınmasında kullanılan, ilk yatırım maliyeti yüksek olmasına rağmen yüksek miktarda ürün taşınmasına olanak verdiği için tercih edilen bir taşıma türüdür[34]. Bu taşıma türü, 19. yy. sonlarında küçük çaplı ve kısa mesafelerde petrol ve doğal gaz taşıma faaliyeti olarak kullanılmaya başlanmıştır. Ancak zaman içerisinde dünyada enerjiye duyulan ihtiyaç, enerji ürünlerine olan talebi artırmış ve bu taşıma türünün gelişimini sağlamıştır. Tüm dünyada enerji ihtiyacının artması güvenli olan bu taşıma

[31] Ayrıntılı bilgi için Bkz. http://www.normenerji.com.tr/menu_detay.asp?id=7805 (12.07.2019)
[32] Ayrıntılı bilgi için Bkz. https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Bakanlik-Haberleri/Turk-Uretimi-Yuzen-Santraller-Ugurlandi (12.07.2019)
[33] Ayrıntılı bilgi için Bkz. https://www.enerjiportali.com/belcika-turk-sirketinden-destek-talebinde-bulundu/ (12.07.2019)
[34] Buket Fulser, Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2015, s.4.

türünün gelişmesine olumlu etki etmektedir[35]. Günümüzde boru hattı taşımacılığı, yaşanan teknolojik gelişmelerle; büyük çaplı borularla, daha uzun mesafeli ve yüksek basınçlarla yapılabilmektedir[36]. Taşıma faaliyeti için boru hatlarının kurulması, taşımada sağladığı kolaylığın yanında stratejik ve politik üstünlük de sağlamaktadır. İlk yatırım bedelinin yüksek olması ve geçiş hatlarının genellikle birden fazla ülkeyi ilgilendirmesi boru hatlarının kurulması ve işletilmesi için uluslararası işbirliğini gerekli kılmaktadır[37].

Ülkemiz, enerji kaynakları yönünden zengin coğrafyaya yakınlığı ile bölgede önemli bir aktör olmasının yanında yalnızca batı ile doğuyu bağlayan bir köprü değil, aynı zamanda bölgesinde istikrarlı ve güvenli bir enerji aktörüdür. Enerji kaynaklarına yakın olan ülkemiz bu konumunu, çok boyutlu enerji diplomasisi ile ülkemiz enerji arz güvenliğine katkıda bulunmak ve tüm paydaşlar için kazan-kazan ilkesine göre avantajlı olarak kullanabilmektedir[38]. Bu amaçla Türkiye, çevresindeki hidrokarbon kaynaklarının istikrarlı ve güvenilir bir şekilde Türkiye'ye ve Türkiye üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılması amacıyla ortaya çıkan transit projelere gereken desteği vermektedir. Türkiye'nin bugüne kadar hayata geçirdiği ve gündeminde bulunan transit projeler;

- Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı
- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Ham Petrol Boru Hattı
- Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP)
- Türk Akım Gaz Boru Hattı Projesi'dir[39].

Türkiye transit boru hattı projelerinin dışında ülkenin petrol ihtiyacının karşılanması için Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı[40] ve Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Ham Petrol Boru Hattı(BTC)[41] projelerini hayata geçirmiştir.

---

[35] Derya Akbulut, Türkiye'de Karayoluyla Yapılan Kargo Taşımacılığının Yapısı ve Sektörel Değerlendirmeler, Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, 2016, s.8

[36] TÜBİTAK, Vizyon 2023: Bilim ve Teknoloji Stratejileri Projesi, Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Ankara, 2003. s.9. Rapor için Bkz. http://www.utikad.org.tr/db/files/TUBITAK%20Ulastirma%20ve%20Turizm%20Paneli.pdf (09.05.2019)

[37] Fulser, Ibid, s.4

[38] Bkz. http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Enerji-Diplomasisi (09.05.2019)

[39] Bkz. http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol-Boru-Hatlari (09.05.2019)

[40] Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Projesi 27 Ağustos 1973 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümetleri arasında imzalanmıştır. Bu projede ilk tanker yüklemesi 25 Mayıs 1977 tarihinde gerçekleşmiştir. Bu boru hattının işletimi BOTAŞ tarafından yapılmaktadır.

Türkiye petrol ürünlerinin boru hattıyla taşınmasına yönelik hayata geçirdiği projelerin yanında doğal gazın boru hattıyla taşınmasına yönelik projeleri de hayata geçirmiş ve gündemine almıştır. Bunlar;

- Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı)
- Mavi Akım Gaz Boru Hattı
- Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı (İran – Türkiye)
- Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı
- Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu'dur[42].

Enerji ürünlerinin boru hatlarıyla taşınması ülkelerin yapacakları ikili ve çoklu anlaşmaların sonucunda gerçekleşebildiği için bu taşıma türünde klasik anlamda taşıma sözleşmesi söz konusu değildir. Ancak bu taşıma türü, stratejik ve politik anlamda ülkelerin enerji diplomasisini etkilediği için oldukça önemli olmasından dolayı tez kapsamına dahil edilmiştir.

1.4.2. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşıma faaliyeti diğer taşıma faaliyetlerine kıyasla esnek olduğu için dünyada en fazla kullanılan taşıma modudur[43]. Bu taşıma modunda pazara giriş ve operasyon maliyetleri düşük olduğu için taşımacıların sektöre girmeleri daha kolaydır[44]. Bu taşıma modunun en büyük özelliği noktalar arası kesintisiz taşımanın mümkün olması ve modlar arası geçişlere uygun olmasıdır[45]. Bu taşıma modu; pazara girişin kolay olması yanında, yükleme ve boşaltma sürelerinin kısa olması, kapıdan kapıya hizmet verilebilmesi, taşıma süresinin kısa olması özelliklerine de sahiptir[46]. Bu taşıma

---

[41] Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Ham Petrol Boru Hattı(BTC) projesi 18 Kasım 1999 tarihinde Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye hükümetleri arasında imzalanmıştır. Hükümetlerarası Anlaşmanın eki olan Evsahibi Hükümet Anlaşması ise 19 Ekim 2000 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti ile Ana İhraç Boru Hattı İştirakçileri arasında imzalanmıştır. Bu proje 4 Haziran 2006 tarihinde işletmeye alınmıştır. Bu boru hattının işletimi BOTAŞ tarafından yapılmaktadır.

[42] Söz konusu projeler hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri (09.05.2019); ETKB-SGB, Ibid, s.67 vd.

[43] Burak Erkayman, Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi, İstanbul, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s.29

[44] Akbulut, Ibid, s.9

[45] Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017-Karayolu, s.18. Bkz. http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/e4b907f8f006296.pdf

[46] Fulser, Ibid, s.3

modu, çok modlu taşımalarda tüketicilere taşınan yükün ulaştırılmasında tamamlayıcı role sahip olduğu için oldukça hızlı gelişmiş ve gelişmekte olan bir taşımacılık türüdür.

Karayolu taşımacılığının avantajları;

- Kapıdan kapıya taşıma imkânı verdiği için yüklerin sadece araca yüklenirken ve boşaltılırken elleçlenmesi yükün diğer taşıma modlarına göre daha az yıpranmasını sağlar.
- Karayolunun olduğu her alana taşıma faaliyeti imkânı olduğu için esnek bir taşıma türüdür.
- Pazara girişin kolay olması rekabeti artıran bir unsur olduğundan diğer taşıma türleriyle taşınabilecek bir yükün daha ucuz taşıma maliyeti ile taşınması imkânı verir.
- Yaygın kullanılan bir taşıma türü olduğu için daha düzenli ve sık sefer bulunabilmektedir[47].

Karayolu taşımacılığının dezavantajları;

- Ağır ve özellikle yüksek hacimli ürünlerin taşınması, mevzuat açısından uyumlu olmadığı için bu tür yükler daha çok denizyolu ve demiryolu ile taşınmaktadır.
- Karayolu ile uluslararası yük taşınması durumunda, transit ülkelerin bulunması gümrüklerde beklemeye yol açabilmektedir. Denizyolu ve havayolu taşımacılığında transit ülkelerin bulunmaması avantajdır.
- Karayolu taşımacılığı sosyal hayatı(gürültü kirliliği, hava kirliliği yolcu taşımacılığının aksamasına sebebiyet vermesi) olumsuz yönde etkilemektedir.
- Diğer taşımacılık türlerine göre kaza oranı yüksek olduğu için yükün zayi olması ve hasara uğraması ihtimali daha yüksektir[48].

Enerji ürünlerinin taşınmasında da karayolu taşımacılığının payı büyüktür. Karayolu taşımacılığı, enerji ürünleri açısından da tüketiciye ürünlerin doğrudan ulaştırılmasında kullanılmaktadır. Örneğin; denizyolu ile gelen ham petrolün işlenmesi için rafineriye götürülmesinde, rafineriden işlenmiş petrol ve LPG olarak dağıtıcılara ulaştırılmasında ve dağıtıcılardan bayilere ulaştırılmasında karayolu kullanılmaktadır.

[47] MEB, Karayolu Taşımacılığı, s.8; Erkayman, Ibid, ss. 30-31
[48] MEB, Karayolu Taşımacılığı, s.10; Erkayman, Ibid, s. 31

Maden ocaklarından çıkartılan kömürün, yakıt olarak kullanılması için tüketicilere ulaştırılmasında da karayolu kullanılmaktadır. Doğal gazın boru hatları ile taşınmasının sağlanamadığı bölgelere, ocaklarda kullanımı için tüp olarak ve ısınma amaçlı kullanımı için CNG olarak taşınması durumunda da karayolu kullanılmaktadır. Tüm bu örneklerden enerji ürünlerinin son kullanıcıya ulaştırılmasında karayolu taşıma faaliyetinin oldukça önemli bir yeri olduğu anlaşılmaktadır.

1.4.3. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşıma faaliyeti, uzun mesafelerde ağır, hacimli ve ucuz yüklerin taşınmasında kullanılan ilk yatırım maliyeti yüksek, işletme maliyeti düşük olan bir taşıma türüdür. Demiryolu taşıma faaliyeti raylı sistemlerin yaygınlık oranına göre kullanılabilmekte olduğundan esnek değildir. Hacimli yüklerin taşınmasında kullanılan bir taşımacılık türü olduğu için karayoluyla yapılan taşımacılığı rahatlatıcı bir etkisi vardır. Karayolu taşımacılığının sosyal ve ekonomik hayatı olumsuz etkilemesinden ötürü demiryolu taşımacılığı gelişmiştir[49]. Demiryolu yatırımları yüksek maliyet gerektirmektedir. Bu maliyetlerin özel sektör tarafından karşılanması güç olduğu için çoğunlukla devlet tarafından karşılanmaktadır[50].

Demiryolu taşımacılığının avantajlı yönleri;

- Demiryolu taşımacılığı, çevreye duyarlı, güvenli ve sosyal hayata olumlu etkisi olan bir taşımacılık türüdür.
- Diğer taşımacılık türlerinin aksine uzun dönem sabit fiyat garantisi vardır. Transit geçişlerde geçiş üstünlüğü vardır.
- Hacimli yükler ve ağır yükler için uygun bir taşımacılık türüdür. Transit süreleri karayolu taşımacılığına göre daha fazladır ancak demiryolu taşımacılığında geçiş üstünlüğü olmasından dolayı sefer süreleri sabittir[51].

Demiryolu taşımacılığının dezavantajlı yönleri;

- Transit taşımalarda karayolu ve denizyolu taşımalarına göre süre daha uzun olabilmektedir.

[49] Erkayman, Ibid, s.33
[50] Akbulut, Ibid, s.6; Milli Eğitim Bakanlığı(MEB), Ulaştırma Hizmetleri, Demir Yolu Taşımacılığı, Ankara, 2011, s.4
[51] Erkayman, Ibid, 34; MEB, Demiryolu Taşımacılığı, ss. 5-6

- Demiryolu taşımacılığı Avrupa'da daha fazla geliştiği için sefer süreleri kısa ve daha fazla alana teslimat imkânı vardır. Ancak ülkemizde demiryolu taşımacılığı yeterli düzeyde olmadığı için sefer süreleri uzun ve daha az bölgeye taşıma yapılabilmektedir.
- Kapıdan kapıya teslimat için karayolu taşıma moduna ihtiyaç duyulan bir taşıma türüdür[52].

Demiryolu taşıma faaliyeti, enerji ürünlerinin taşınmasında da kullanılmaktadır. Özellikle enerji ürünü olan kömürün dökme yük olarak demiryoluyla taşınması oldukça yaygındır.

1.4.4. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığının en önemli özelliği düşük maliyetli ve güvenli olmasıdır[53]. Dünya yük taşıma faaliyetlerinin büyük bir bölümü denizyoluyla yapılmaktadır[54]. Denizyolu taşıma faaliyeti, kıtaların birbirine okyanuslarla ve denizlerle bağlanmasından dolayı tarihi süreçte çok fazla gelişmiştir. Denizyolu taşıma faaliyeti uluslararası bir nitelik taşımaktadır. Denizyolu taşıma faaliyetinin kuralları, dünyanın siyaset ve politikasına bağlı olarak belirlenmektedir[55].

Denizyolu taşımacılığının avantajlı yönleri diğer taşımacılık türlerine göre çok daha fazladır. Öncelikle denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre oldukça ucuz ve güvenlidir.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu ve kıtaları birbirine bağlayan köprü niteliği de olduğu için ülkemizin dış ticaretinde denizyolu taşıma faaliyeti oldukça önemlidir[56]. Enerji ürünlerinin taşınmasında da denizyolu oldukça fazla kullanılan bir taşıma türüdür. Petrol, LNG, kaya gazı, kömür taşıma faaliyetlerinde yoğun olarak denizyolu kullanılmaktadır.

[52] Erkayman, Ibid, 34; MEB, Demiryolu Taşımacılığı, s. 6
[53] Fulser, Ibid, s.4
[54] Akbulut, Ibid, s.4
[55] Erkayman, Ibid, s.35
[56] Akbulut, Ibid, s.5

1.4.5. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşıma faaliyeti, daha çok yolcu taşımak için kullanılan bir taşıma türüdür. Çok az da olsa yük taşımak için de havayolu kullanılmaktadır. Hızlı ve güvenilir olması havayolu taşıma faaliyetinin son zamanlarda gelişme ivmesini artırmıştır. Havayolu ile yük taşınması, birim başına en yüksek maliyetli taşıma türü olmasına rağmen uluslararası rekabet dolayısı ile bu taşıma türü yaygın olarak kullanılmaktadır[57]. Bu taşıma türünde hacim olarak hafif ancak değeri yüksek olan ürünler veya uzun mesafelere kısa sürede taşınacak olan ürünlerin taşınması yapılmaktadır[58].

Havayolu taşıma faaliyeti, hemen bozulabilecek ürünlerin uzun mesafelerde taşınmasında oldukça önemlidir. Havayolu taşıma modu hemen taşınması gereken ürünlerin taşınması için kullanılabilir. Diğer taşıma türlerine göre daha güvenli bir taşıma türü olduğu için değerli ürünlerin taşınmasında da kullanılmaktadır. Sarsıntı veya çarpmadan etkilenebilecek hassas ürünlerin taşınmasına uygun bir taşıma türü olması da bu taşıma türünün avantajlı yönleridir. Diğer taşıma türlerine göre oldukça pahalı olması bu taşıma türünün dezavantajı olarak görülmektedir[59].

Ülkemiz konumu itibariyle kıtalararası kavşak konumundadır. Ancak ülkemizin tüm bu avantajlarına ve çalışmalarına rağmen havayolu taşıma türü istenilen düzeyde gelişmemiştir[60]. Enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinde de havayolu taşıma türü kullanılmaktadır. Hızlı, güvenli ve sarsıntısız bir taşımaya ihtiyaç duyulan enerji ürünlerin (stratejik anlamda önem arz eden zenginleştirilmiş uranyum ve toryumun) havayolu ile taşınması uygundur.

[57] Akbulut, Ibid, s.7
[58] Fulser, Ibid, s.4
[59] Erkayman, Ibid, ss. 32-33; Akbulut, Ibid, s.8
[60] [60] Milli Eğitim Bakanlığı(MEB), Ulaştırma Hizmetleri, Havayolu Taşımacılığı, Ankara, 2011, s.5

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA/NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI, UNSURLARI, TARAFLARI VE İLGİLİ ŞAHISLAR

Bu bölümde enerji ürünlerinin taşınması için yapılması gerekli olan taşıma/navlun sözleşmesinin tanımı, unsurları, tarafları ve gönderilen gibi ilgili şahıslar taşıma modları ekseninde açıklanacaktır.

2.1. Genel Olarak

Taşıma faaliyeti en genel ifade ile bir şeyin bir yerden başka bir yere götürülmesi işidir. Bu tanımdan taşımanın zaman ve mekân unsurlarını içerdiği sonucu çıkmaktadır. Taşıma faaliyetine genel olarak bakıldığında taşımanın belli niteliklerde yapılmasına gerek yoktur. Ancak taşımaya taşıma hukuku açısından bakıldığında belirli niteliklerin olması gerekmektedir.[61] Taşımanın konusunu canlı, cansız her şey oluşturabilir. Bu anlamda enerji ürünleri de taşıma faaliyetinin konusunu oluşturabilmektedir. İnsan ve bagajının taşınması yolcu taşıması kapsamında değerlendirilirken diğer canlıların ve cansız şeylerin[62] taşınması yük taşıması olarak ifade edilir. Taşıma hukuku açısından taşımaya konu olan şeyin maddi varlığının olması gerekir.

Yine taşıma hukuku açısından taşıma faaliyetinin, taşıma işini üzerine alan kişinin nezareti ve sorumluluğu altında ve taşıt kullanılarak yapılması gerektiği gibi taşıma işini üstlenen taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun taşıma konusu şeyin zilyetliğini elde etmesi gerekir. Bu anlamda enerji ürünlerinin taşınmasında oldukça fazla kullanılan boru hatları ile taşıma, taşıma hukukunun kapsam alanı dışındadır[63].

Taşıma faaliyeti, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma türlerinden birisi kullanılarak yapılmaktadır. Taşımada taşıma türlerine uygun araç kullanılmaktadır. Bu araç demiryolu taşımalarında tren, denizyolu taşımalarında gemi, havayolu taşımalarında uçak ve karayolu taşımalarında otobüs, kamyon, tır vb.

---

[61] Bülent Sözer, Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukuk'ta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2009, s.1

[62] Cenaze cansız bir insan olduğu için yolcu taşıması kapsamında değerlendirilmez. Bkz. Ibid, s.3

[63] Ibid, s.3

olabilmektedir. Taşıma hukukunda kullanılacak araçlar uluslararası sözleşmelerde ve ulusal düzenlemelerde genellikle tanımlanmakta ve bu taşıtın kullanılması sözleşmelerin uygulanma şartı olmaktadır[64].

Taşıma hukuku açısından, taşıyanın ana borcu taşıma işinin icra edilmesi yani taşımaya konu yükün bir yerden başka bir yere götürülmesi işinin yerine getirilmesidir. Taşıyanın ana borcu görünürde sadece taşıma işinin icrası gibi gözükse de taşıyanın taşımaya konu yükün zilyetliğini elde etmesi gereklidir. Taşıyanın yükün zilyetliğini taşımak için elde etmesi gerekir. Yükün depolanması, muhafaza altına alınması gibi amaçlar için yükün zilyetliğinin elde edilmesi taşıma işinin başladığını göstermeyecektir[65]. Taşıyanın yükün zilyetliğini elde etmesi, yükü teslim alması ile mümkün olacağından taşıyanın, yükü teslim alması da temel bir borcudur[66]. Yükü teslim alan taşıyanın bu yükü kural olarak taşıma aracına yüklemesi gerekmektedir. Ancak yükün yüklenmesi işi gönderilene/taşıtana bırakılabilir. Teslim alınarak taşıma aracına yüklenen yük taşımaya hazır hale gelince taşıma faaliyetinin icrasına başlanacaktır. Taşıma faaliyeti esnasında taşıyanın yükü koruması ve zamanında teslim yerine götürmesi gerekir. Taşıyanın yükü teslim yerine götürmesi ile taşıma faaliyeti sona ermesine rağmen bu yükün alıcıya teslimi için boşaltılması ve uygun şekilde teslimi gerekmektedir. Bu işlemlerden sonra taşıma işi sona erecektir.

2.2. Taşıma/Navlun Sözleşmesinin Tanımı

Taşıma sözleşmesinin genel geçer kabul edilen bir tanımı yoktur. Taşıma türüne göre farklı şekillerde taşıma sözleşmesi tanımı yapmak mümkündür. Aynı zamanda taşıma sözleşmesi taşıma türüne göre navlun sözleşmesi gibi farklı terimlerle de ifade edilebilmektedir. Bu yüzden taşıma türüne göre taşıma sözleşmeleri tanımlanacak ve unsurları ortaya koyulacaktır.

[64] Ibid, s.9
[65] Ibid, s.9
[66] Ibid, s.9

2.2.1. Karayoluyla Yapılan Taşımalarda

Karayoluyla enerji ürünlerinin taşınabilmesi için taşımanın bir taşıma sözleşmesi ile yapılması gerekmektedir. Taşıma sözleşmesi de borçlar hukuku anlamında karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanı ile kurulan bir sözleşmedir[67].

Enerji ürünlerinin karayoluyla uluslararası taşınması durumunda uygulanacak olan mevzuat Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma(*"Convention Marchandise Routier"* kısaca (CMR)'dır. CMR Konvansiyonu; Uluslararası karayolunda eşya taşımacılığına nakliyecilerin sorumluluğuna yönelik kuralları ve doğabilecek ihtilafların çözüm noktasını tek bir düzenleme altında toplamak amacıyla oluşturulmuştur[68]. Türkiye CMR Konvansiyonunu 07.12.1993 tarih ve 3939 sayılı Kanunla onaylamayı uygun bulmuştur[69]. CMR Anayasasnın 90 ıncı maddesi gereği kanun hükmündedir. CMR'nin uygulanabilmesi için gerekli unsurlardan birisi de taşıma sözleşmesinin varlığıdır[70]. CMR'nin uygulanabilmesi için taşıma sözleşmesinin var olması gerekmekle birlikte CMR'de taşıma sözleşmesinin ne zaman ve nasıl kurulmuş olacağına ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Bu nedenle taşıma sözleşmesinin ne zaman ve nasıl kurulduğuna ilişkin Milletlerarası Özel Hukuk Kuralları(MÖHUK) çerçevesinde uygulanacak ulusal hukuk belirlenecektir[71]. Her ne kadar CMR'de taşıma sözleşmesi tanımlanmamış olsa da doktrinde taşıma sözleşmesi; taşıyıcının, yolcu veya eşyayı ücret karşılığında bir yerden diğerine taşımayı üstlendiği sözleşme şeklinde tanımlanmıştır[72]. CAN taşıma sözleşmesini; eşyanın ücret karşılığında bir yerden diğer bir yere taşınması taahhüdünde bulunulan bir sözleşme

---

[67] Safa Reisoğlu, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Yirmi üçüncü Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2012, s.62

[68] Bkz. http://www.undsigorta.com/246/cmr-konvansiyonu-hakkinda-bilgiler (22.07.2019)

[69] Söz konusu kanunun yayımlanmış olduğu Resmi Gazete 14.12.1993 tarih ve 21788 sayılıdır. CMR Konvansiyonunun Türkçe metni için 04.01.1995 tarih ve 22161 sayılı Resmi Gazeteye bakılabilir. CMR'ye üye olan ülkeler; *Arnavutluk, *Ermenistan, *Avusturya, *Azerbaycan, *Belarus, *Belçika, *Bosna Hersek, *Bulgaristan, *Hırvatistan, *Kıbrıs, *Çekya *Danimarka, *Estonya, *Finlandiya, *Fransa, *Gürcistan, *Almanya, *Yunanistan, *Macaristan, *İran, *İrlanda, *İtalya, *Ürdün, *Kazakistan, *Kırgızistan, *Letonya, *Litvanya, *Lübnan, *Lüxemburg, *Malta, *Mongolya, *Karadağ, *Fas, *Hollanda, *Norveç, *Polonya, *Portekiz, *Moldova, *Romanya, *Rusya Federasyonu, *Sırbistan, *Slovakya, *Slovenya, *İspanya, *İsveç, *İsviçre, *Suriye, *Suudi Arabistan, *Tacikistan, *Makedonya, *Tunus, *Türkiye, *Türkmenistan, *Ukrayna, *İngiltere, *Özbekistan'dır. Yeni üyelerin katılımı ile CMR'nin uygulama alanı coğrafi anlamda artmaktadır.

[70] Bkz. aşağıda Başlık 3.2.1.1. Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı

[71] Alihan Aydın, CMR'ye göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Arıkan Basım Yayım, İkinci Tıpkı Bası, İstanbul, 2006, s.6

[72] Sabih Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982, s.10

olarak tanımlamaktadır[73]. Doktrinde yapılan taşıma sözleşmelerinden çıkan sonuca göre taşıma sözleşmesinin unsurları, taşıyıcının taşıma işini taahhüt etmesi ve taşıma işinin ücret karşılığı yapılmasıdır.

Taşıma sözleşmesi herhangi bir şekle bağlı olmadan karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanı ile kurulan rızai bir akittir. Taşıma sözleşmesinin şekle bağlı olmadığı CMR m.4'te *"Taşıma sözleşmesi bir taşıma senedine bağlanır. Taşıma senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya zıyaı, bu anlaşma hükümlerine tabi kalmaya devam edecek olan taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliğini etkilemez."*[74] denilerek ifade edilmiştir. Taşıma sözleşmesinin rızai bir akit olduğu CMR m.9/1'de *"Taşıma senedi, aksi ispatlanıncaya kadar taşıma sözleşmesinin akdedildiğine, sözleşmenin şartlarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına delil teşkil eder."*[75] şeklinde yer alan düzenlemeden ve CMR m.32'de yer alan teslim ve sözleşmenin kurulma anının farklı birer zamanı işaret ettiği düzenlemelerden anlaşılmaktadır. CMR'de düzenleme konusu edilen sözleşmeler taşıma sözleşmeleridir. Komisyoncunun taşıyıcı olarak kabul edilebileceği haller dışındaki komisyon sözleşmeleri CMR'nin taşıma sözleşmesi kapsamında değildir[76].

CMR açısından taşıma sözleşmesini taşıyıcının taşımayı taahhüt etmesi karşılığında gönderenin de ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlayabiliriz. CMR açısından taşıma sözleşmesinin unsurları; taşıyıcının taşıma işini üstlenmesi, taşıma işinin ücret karşılığı yapılması, taşımanın karayolu ve taşıtla yapılmasıdır.

2.2.2. Demiryoluyla Yapılan Taşımalarda

Enerji ürünlerinin taşınmasını konu edinen demiryolu taşımaları da sıradan yüklerin taşınması gibi taşıma sözleşmesi yoluyla yapılacaktır. Enerji ürünlerinin demiryolu ile uluslararası taşınmasında uygulanacak olan Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF-CIM)[77]'nin uygulanma şartlarından birisi

---

[73] Mertol Can, CMR ve Alman Ticaret Kanunları ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 1. Cilt, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2017, s.19

[74]Abuzer Kendigelen-Alihan Aydın, *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma(CMR): Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi*, Prof Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, Beta Basımevi, İstanbul, 2002, c.1, s.495-525

[75] Kendigelen–Aydın, Ibid, s.504

[76] Aydın, Ibid, s.7

[77] Türkiye açısından COTIF-CIM'ın Vilnius Protokolü 24 Kasım 2005 tarihli ve 2005/9709 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla uygun bulunmuş olup, söz konusu Karar 24 Aralık 2005 tarihli ve 26033

hamule senedi düzenleme zorunluluğudur. Hamule senedi ise gönderen tarafından demiryoluna yöneltilen ve demiryolu tarafından imzalanarak taşıma sözleşmesinin delili haline gelen bir irade beyanıdır[78]. Dolayısı ile demiryolu kullanılarak enerji ürününün taşınmasını konu edinen taşımalara COTIF-CIM'ın uygulanabilmesi için hamule senedi düzenlenmiş olmalı, hamule senedinin düzenlenebilmesi içinde taşıma sözleşmesi yapılmış olmalıdır. Taşıma sözleşmesi tanımı COTIF-CIM'de yapılmamıştır. Ancak taşıma sözleşmesinin yapılmasına ve yerine getirilmesine ilişkin düzenlemeler CIM'de yer almaktadır. CIM m.11'de taşıma sözleşmesi demiryolunun, taşıma belgesinin refakat ettiği eşyayı taşımaya kabul ettiği andan itibaren yapılmış olur. Bu düzenlemeden ve demiryolunun taşıma zorunluluğunu düzenleyen 3 üncü maddeden taşıma sözleşmesinin unsurlarını, gönderici tarafından demiryoluna taşımaya konu eşyanın teslimi(buna demiryolunun taşımayı taahhüdü veya taşıma zorunluluğu diyebiliriz), hamule senedinin demiryoluna teslimi ile taşımanın ücret karşılığı yapılması şeklinde sıralayabiliriz.

Demiryolu taşıma sözleşmesi rızai değil ayni bir sözleşmedir. Bunu taşıma sözleşmesinin kurulmuş olması için eşyanın ve hamule senedinin demiryoluna teslim edilmiş olması gerektiğini düzenleyen CIM m.11'den çıkartabiliriz[79].

2.2.3. Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda

Enerji ürünlerinin denizyoluyla taşınmasında navlun sözleşmesi uygulama alanı bulacaktır. Denizyoluyla enerji ürünlerinin uluslararası alanda taşınması faaliyetine uygulanabilecek üç temel konvansiyon vardır. Bu konvansiyonlar Lahey Kuralları (LK)[80], Hamburg Kuralları (HK)[81] ve Rotterdam Kuralları (RK)'dır[82].

Mükerrer sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Vilnuis Protokolü'nün ülkemizce onaylanmasına ilişkin Onay Bildirimi belgesinin aslı 3 Nisan 2006 tarihinde OTIF Sekretaryası'na iletilmiş olup Ülkemizin ulusal onay belgesini OTIF'e iletmesiyle 27 taraf ülkenin ulusal onay belgelerini sunma koşulu yerine getirilmiş olup, anılan Protokol ve eki COTIF 1999, 1 Temmuz 2006 itibariyle yürürlüğe girmiştir.

[78] Turkay Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku(Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, s.56

[79] Arkan, Ibid, s.45

[80] Türkiye bu konvansiyonu 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla onaylamıştır.

[81] Türkiye HK'ya taraf değildir. Ancak 6102 sayılı Ticaret Kanunu'nun hazırlanmasında HK dikkate alınmıştır.

[82] Bu konvansiyonlardan RK yeterli sayıda katılımcı devlet tarafından onaylanmadığı için yürürlükte değildir.

Enerji ürünlerinin taşınması faaliyeti de navlun sözleşmesi ile yapılacaktır. Uluslararası alanda denizyoluyla yük taşıma işini düzenleyen kurallar LK, HK ve RK'nın uygulanabilmesi için de navlun sözleşmesi düzenlenmiş olmalıdır. LK m.1 (b)'de Navlun sözleşmesi, "*yalnız bir konişmento ile veya eşyanın deniz yolu ile taşınması için senet teşkil eden benzeri herhangi bir vesika ile tespit olunan nakliye mukavelesine denir."* şeklinde tanımlanmıştır. HK m.1/6'da navlun sözleşmesi, "*taşıyanın, eşyayı denizyoluyla bir limandan diğerine navlun karşılığında taşımayı yüklendiği her akdi ifade eder."* şeklinde tanımlanmıştır. RK m.1/1'de navlun sözleşmesi, "*bir taşımacının, navlun ücretinin ödenmesi karşılığında bir yerden bir yere yük taşıma işini üstlendiği sözleşme anlamına gelir."* şeklinde tanımlanmıştır. LK navlun sözleşmesini "*nakliye mukavelesi"* olarak, HK navlun sözleşmesini *"denizde eşya taşıma mukavelesi"* olarak, RK navlun sözleşmesini *"taşıma sözleşmesi"* olarak ifade etmiştir. Denizyoluyla yük taşınmasını düzenleyen uluslararası konvansiyonlarda yer alan navlun sözleşmesi tanımları incelendiği zaman, ortak olan unsurların; denizyolu ile taşıma işinin üstlenilmesi ve ücret olduğu göze çarpmaktadır. Doktrinde SÖZER navlun sözleşmesini, denizyolu ile yük taşıma taahhüdünü içeren sözleşme olarak tanımlanmıştır.[83] Navlun sözleşmesi ÇAĞA tarafından, "*navlun sözleşmesi öyle bir akittir ki bununla taraflardan biri(taşıyan) deniz yoluyla eşya(yük) taşımayı, diğer taraf(taşıtan) da bunun karşılığında bir ücret(navlun) ödemeyi taahhüt eder"* şeklinde tanımlamıştır.*"*[84] Doktrinde yapılan tanımlarda da taşıma işinin ücret karşılığı üstlenilmesi hususu üzerinde durulmuştur.

Navlun sözleşmesinin yapılması için üç konvansiyonda şekil şartı öngörmemiştir. LK açısından LK m.1'de konişmento veya benzeri evrak ile tespit olunan nakliye mukavelesi ifadesinden dolayı yazılılık şartı arandığı düşünülebilir fakat bu ifadeyi navlun sözleşmesinin şekil şartı olarak değil de LK'nın uygulanması için gerekli bir unsur olarak değerlendirmek daha yerinde olacaktır. HK'nın ve RK'nın navlun sözleşmesini tanımlayan maddelerinde herhangi bir şekil şartından bahsedilmemiştir. Bu açıdan bakıldığında navlun sözleşmesi ayni değil rızai bir akittir.

[83] Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku Cilt 1, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2017, s.317
[84] Tahir Çağa, Deniz Ticareti Hukuku 2, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1995, s.1

2.2.4. Havayoluyla Yapılan Taşımalarda

Havayoluyla enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinin icra edilebilmesi için bir taşıma sözleşmesi mevcut olmalıdır. Enerji ürünlerinin havayoluyla taşınması faaliyetinde uygulanabilecek olan iki konvansiyon vardır. Bunlar Varşova Konvansiyonu (VK)[85] ve Montreal Konvansiyonu (MK)[86]'dur. Bu iki konvansiyonun da uygulama alanı bulabilmesi için taşıma sözleşmesi düzenlenmiş olmalıdır[87].

Taşıma sözleşmesi, VK'da ve MK'da tanımlanmamıştır. Doktrinde havayolu ile yük taşıma sözleşmesi Sözer tarafından, "*Taşıma sözleşmesi, taşıyanın, ücret karşılığında, yükü, bir yerden başka bir yere götürmeyi üstlendiği sözleşmedir.*" şeklinde tanımlanmıştır[88]. SÖZER'in tanımından ve taşıma sözleşmesine ilişkin düzenlemelerden havayolu ile yük taşıma sözleşmesinin unsurlarını; taşıyanın taşıma işini üstlenmesi ve taşıtanın ücret ödemesi olarak ifade edebiliriz.

Havayolu ile yük taşıma sözleşmesi rızai bir âkittir. Sözleşmenin kurulması tamamen taraflarının irade beyanına dayanır. Dolayısı ile sözleşmenin yazılı olması, taşıma belgesi düzenlenmiş olması veya yükün taşıyana teslimi taşıma sözleşmesinin kurulmuş olması için şart değildir[89].

2.2.5. Boru Hattı Taşımacılığında

Enerji ürünlerinin boru hatları ile taşınması faaliyetinde ikili ve çok taraflı uluslararası anlaşmalar söz konusu olduğu için bu taşımacılık türünde devletler bu anlaşmayı onaylamaktadır. Dolayısı ile diğer taşıma modlarında olduğu gibi bu taşıma türünde kişiler arasında bir sözleşme imzalanmamaktadır. Ancak Doğal Gaz Piyasası Kanunu m.3'te *"Sistem kullanıcıları ile iletim şirketleri arasında doğal gazın taşınması*

---

[85] Türkiye VK'ya ve La Haye Protokolüne 01.03.1997 tarih ve 2073 sayılı kanunla katılmayı uygun bulmuştur. Söz konusu uygun bulma kanununa 13.03.1977 tarihli ve 15877 sayılı Resmi Gazeteden ulaşılabilir. Türkiye VK'nın 1971 Guatemala City Protokolü, 3 ve 4 sayılı Montreal Protokollerine 08.05.1991 tarih ve 3736 sayılı onaylamayı uygun bulma kanunu ile katılmıştır. Söz konusu uygun bulma kanuna 21.05.1991 tarih ve 20877 sayılı Resmi Gazeteden ulaşılabilir.

[86] MK 30 ülke tarafından 5 Eylül 2003'te onaylanmış ve 60 günlük bekleme süresinin ardından 4 Kasım 2003'te yürürlüğe girmiştir. MK'yı imzalayan ülkeler arasında Türkiye'de vardır. Türkiye Montreal Sözleşmesini 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı kanunla onaylamayı uygun bulmuştur. Söz konusu uygun bulma kanunu 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

[87] Bkz. Başlık 3.5.1.1. Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı; Başlık 3.5.2. Montreal Konvansiyonu

[88] Sözer, 2006, s.261

[89] Hava yük senedinde yazılması öngörülen kayıtlardan bazılarının yazılmaması taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini VK m.4, m.9, MK m.9 uyarınca etkilemeyecektir. Bkz. Sözer, 2009, s.262

amacıyla yapılan sözleşme" taşıma sözleşmesi olarak ifade edilmiştir[90]. Burada iletim şirketi olarak BOTAŞ kastedilmektedir. Sistem kullanıcısı ise *"Sistemden gaz alan veya sisteme gaz temin eden veya sistem üzerinden transit gaz geçişi yapan gerçek veya tüzel kişi"* olarak tanımlanmıştır. Bu düzenlemeler ışığında BOTAŞ ile gazını taşıtmak isteyen lisans sahipleri arasında imzalanan sözleşme boru hattı taşımacılığı açısından taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebilir.

Boru hattı taşımacılığı yapmak isteyen firmalar Enerji Piyasası Düzenleme Kurumundan iletim lisansı almalıdır. İletim Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliği m.4'te *"Üretime mahsus toplama hatları ve dağıtım şebekeleri haricindeki gaz boru hattı şebekesi veya sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) taşıma vasıtalarıyla gerçekleştirilen doğal gaz nakli"* şeklinde tanımlanmıştır. İletim şirketi ise iletim faaliyetlerini gerçekleştiren tüzel kişi olarak tanımlanmıştır.

Petrol Piyasası Kanunu m.2'de İletim: Boru hatları vasıtasıyla petrolün taşınması işlemi olarak tanımlanmıştır. İletici ise iletim faaliyeti yapan sermaye şirketi olarak tanımlanmıştır. Ülkemizde boru hatlarını işletmeye yetkili olan tek şirket BOTAŞ'tır.

Her ne kadar Petrol Piyasası kanununda taşıma sözleşmesi tanımı yapılmasa da Doğal Gaz Piyasası Kanununda olduğu gibi burada da petrolün taşınması için BOTAŞ'la imzalanan akde taşıma sözleşmesi denilebilir.

2.3. Taşıma/Navlun Sözleşmesinin Unsurları

Taşıma sözleşmesi her bir taşıma modu için ayrı ayrı tanımlansa da taşıma sözleşmesinin unsurlarını uluslararası konvansiyonlar ve doktrinde yapılan tanımlardan taşıma taahhüdü ve taşıma ücreti olarak ifade edebiliriz.

2.3.1. Taşıma Taahhüdü

Taşıma/navlun sözleşmesi taraflarından taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun temel edimi taşıma işini üzerine almasıdır[91]. Taşıyıcının taşıma taahhüdü taşınacak olan şeye göre farklılık arz etmektedir. Örneğin; taşınacak olan şey bir insan ve bagajı ise

[90] Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliği m.4'te de taşıma sözleşmesi Doğal Gaz Piyasası Kanunu ile aynı şekilde düzenlenmiştir.
[91] Burak Adıgüzel, Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018, s.26

yolcu taşıma sözleşmesi, eşya ise yük taşıma sözleşmesi olacaktır. Taşıma taahhüdünde taşımaya konu şeyin teknik anlamda yük ve yolcu dışında başka bir nitelikte taşınabilen maddi varlıklar olması söz konusu değildir. Burada yükten kasıt, yeri değiştirilebilen ve maddi varlığı olan her türlü şeylerdir. Bu anlamda tel sistemi ile elektriğin iletilmesi ve ısının taşınması taşıma işleri kapsamında bir taşıma olmayacaktır. Boru hatları ile yapılan petrol ve doğal gaz taşımalarının taşıma işleri anlamında taşıma sayılıp sayılmayacağına ilişkin tartışma vardır. Bu taşımalar için ADIGÜZEL taşıma sayılmayacağını söylemektedir[92]. Biz de boru hatları ile yapılan taşıma faaliyetinin taşıma işleri kapsamında taşıma sayılmayacağı görüşüne boru hatları ile taşıma faaliyetinde bir araç bulunmaması ve bu taşımalar için hazırlanmış bir uluslararası düzenlemenin bulunmaması sebebiyle katılıyoruz. Enerji ürünlerinin klasik anlamda taşınması da yük taşıma faaliyeti kapsamında değerlendirilmelidir.

Karayoluyla yapılan taşımalarda uygulama alanı bulacak olan CMR'de yük kavramı tanımlanmamıştır. CMR m.1'de yer alan düzenleme ile uygulama kapsamından uluslararası posta anlaşması gereğince yapılan taşımalar, cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımaları çıkartılmıştır. Konumuz olan enerji ürünleri CMR'nin uygulama kapsamından çıkartılmadığı için ve enerji ürünleri de yük kapsamında değerlendirilecek ve enerji ürünlerinin taşınması işinin üstlenilmesi halinde de taşıma sözleşmesinin unsuru gerçekleşmiş olacaktır.

Demiryoluyla yapılacak olan taşımalarda uygulama alanı bulacak olan COTIF-CIM açısından taşıma taahhüdü demiryolunun taşıma zorunluluğu olmasından dolayı özellik arz etmektedir. CIM m.3'e göre demiryolu, gönderenin birleşik hükümlere, tamamlayıcı hükümlere ve tarifelere uyması; taşımanın normal trafiğin gereksinimlerini karşılamaya yeterli personel ve araçlarla yapılması; taşıyıcının önleyemeyeceği ve çözüm bulmak zorunda olmadığı nedenlerle taşımaya engel durum olmaması şartıyla bütün tam vagon yük taşımalarını yapmak zorundadır. Demiryolunun taşıma zorunluluğu tam vagon taşımalar için söz konusu olsa da demiryolu parça eşyaları da taşıyabilir. Uygulamada parça eşyalar komisyoncu aracılığı ile birleştirilerek tam vagon haline getirilip demiryoluna teslim edilmekte ve demiryolu bu tam vagon eşyayı taşımaya kabul etmektedir[93]. Ancak demiryolunun taşıma zorunluluğu özel araç

[92] Adıgüzel, Ibid, s.28
[93] Arkan, *1987*, s.57

kullanmasını gerekli kılıyorsa bu durumda garda o özellikte araç mevcutsa vardır[94]. Demiryolu ayrıca sadece taşıması süresiz olarak yapılabilen yükü taşımaya mecburdur. Dolayısı ile demiryolu ile enerji ürünü taşınacaksa bu durumda taşıma sözleşmesinin gönderen tarafında olan kimse demiryoluna yükünü taşıtmak isterse demiryolu CIM m.3'te yer alan düzenlemelere göre taşımayı yapmakla yükümlüdür. Ancak taşımaya konu enerji ürünü CIM m.4'te düzenlenen taşınmaya kabul edilmeyecek yükten olursa demiryolu taşıma yapmak zorunda değildir. Sonuç olarak demiryolunun taşıma işini taahhüt etmesi söz konusu değildir. CIM uyarınca demiryolu m.3'te belirtilen şartlar mevcutsa taşımayı yapmak zorundadır[95]. Demiryolu taşımayı yapmaktan kaçınma hakkına sahip olduğu halde bu hakkını kullanmayıp yükü taşımaya kabul ederse, sonradan ortaya çıkan taşıma engellerini gerekçe göstererek taşımayı yapmama hakkına sahip değildir[96]. Demiryolu taşıma yapma zorunluluğuna aykırı hareket ederse bu durumda tazminat sorumluluğu doğacaktır[97].

Havayoluyla yapılan taşımaları düzenleyen VK'da ve MK'da taşımaya konu olacak yüke ilişkin m.2/2'de yer alan posta taşımaları kapsam dışında tutulmuş bunun haricinde herhangi bir sınırlama öngörülmemiştir[98]. Dolayısı ile insan ve bagajı dışında kalan katı, sıvı veya gaz formatındaki, fakat taşıt aracı ile ve taşıyıcının zilyetliği altında taşımaya uygun her türlü şey havayolu ile yük taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabilir[99]. Enerji ürünleri VK ve MK kapsamından çıkartılmadığı ve sınırlama olmadığı için havayolu ile enerji ürünlerinin taşınması işini üstlenen taşıyıcı taşıma sözleşmesinin taşıma taahhüdü unsurunu yerine getirmiş olacaktır.

2.3.2. Taşıma Ücreti/Navlun

Taşıma/navlun sözleşmesinin tüm taşıma modları için geçerli bir diğer unsuru ücrettir. Taşıma ücret karşılığı yapılır aksi halde ortada taşıma/navlun sözleşmesi kapsamında bir taşımadan değil hatır taşımasından bahsedilecektir. Hatır taşımaları uluslararası taşıma sözleşmelerinin uygulama kapsamında değildir. Taşıma sözleşmesinin ücret karşılığı olması gerekmekle birlikte ücretin illaki paradan oluşması

[94] Özel araç olarak canlı hayvanlar için yükleme rampası, ağır eşya için vinç bulunması örnek gösterilebilir. Bkz. Ibid, s.59
[95] Ibid, s.58
[96] Ibid, s.60
[97] Ibid, s.61
[98] Özdemir, Ibid, s.40
[99] Sözer, *2006*, s.260; Can, Ibid, s.20

zorunlu değildir[100]. Taşıma ücreti para veya para karşılığı bir mal veya dolaylı ya da dolaysız bir menfaat olarak da belirlenebilir[101]. Taşıma ücreti sözleşmede belirtilebileceği gibi belirlenmemiş de olabilir. Eğer taşıma ücreti belirlenmedi ise taşıma/navlun sözleşmesi yine geçerlidir. Bu durumda ticari teamüle göre bu yoksa o yer ve piyasadaki uygun miktara göre taşıma ücreti belirlenecektir[102].

2.3.3. Taşımanın Araçla Yapılması

Her yer değiştirme işleminde bir araç kullanılması zorunlu değildir. Ancak taşıma hukuku anlamında bir taşıma işleminden ve dolayısı ile taşıma/navlun sözleşmesinden bahsedebilmemiz için taşımanın bir taşıt ile yapılması gerekir[103]. Yük taşıma faaliyetini düzenleyen uluslararası sözleşmelerde de taşımanın taşıma moduna uygun taşıtla yapılması uygulanma şartı olarak zikredilmektedir. Bu konuda karayoluyla yapılan taşıma faaliyetlerini düzenleyen CMR m.1/2, denizyoluyla yapılan taşıma faaliyetlerini düzenleyen LK m.1/a, demiryoluyla yapılan taşımalarda COTIF-CIM m.2, havayoluyla yapılan taşımlarda VK m.1/1, MK m.1 örnek gösterilebilir.

Karayoluyla yapılan uluslararası yük taşıma faaliyetinin CMR kapsamına girebilmesi taşıtın CMR m.1/2 uyarınca 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiğine İlişkin Antlaşma'nın 4 üncü maddesinde tanımlandığı şekliyle motorlu taşıtları, bağlı taşıtları, römorkları ve yarı römorkları ifade eder."*[104]* düzenlemesine uygun olan bir taşıt olması gerekir[105].

Demiryoluyla yapılan taşıma faaliyeti taşıma modunun doğası gereği demiryolunda ilerlemeye uygun taşıt ile olmalıdır.

Denizyoluyla yapılacak olan taşımalarda kullanılacak araç gemidir. Gemi kavramı LK'da ve HK'da tanımlanmamıştır. Ancak taşıyıcı için sefere uygun gemi sağlama yükümlülüğü getirilmiştir. Yürürlükte olmayan RK'da m.1'de *"Gemi, yüklerin denizyoluyla taşınmasından kullanılan herhangi bir araç anlamına gelir."* şeklinde

[100] Sözer, *2006*, s.207; Can, Ibid, s.20
[101] Adıgüzel, Ibid, s.28
[102] Adıgüzel, Ibid, s.29
[103] Sözer, 2006, s.187
[104] Kendigelen-Aydın, *Ibid*, s.499
[105] Söz konusu taşıtların tanımları için Bkz. Başlık 3.2.1.4. Taşıma Taşıt Aracılığı ile Karayolunda Gerçekleşmelidir

tanımlanmıştır. RK'da LK ve HK gibi taşıyıcıyı sefere elverişli gemi sağlamakla yükümlü kılmıştır.

Havayoluyla yapılacak olan taşımalarda VK'nın uygulanabilmesi için taşımanın uçakla yapılması gerekir[106]. Ancak uçak kavramı dar yorumlanmamalıdır[107]. MK'nın uygulanabilmesi için taşımanın hava aracı ile yapılması gerekir.

Sonuç olarak, uluslararası taşıma sözleşmelerinin uygulanma şartı olarak taşıma moduna uygun taşıtın kullanılması düzenlemelerinden dolayı taşımanın araçla yapılması da taşıma sözleşmesinin unsurlarından birisi olarak ifade edilebilir[108].

2.4. Taşıma/Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve İlgili Şahıslar

Hukuk sistemimizde taşıma/navlun sözleşmesinin tarafları konusunda terim birliği bulunmamaktadır. Uluslararası düzenlemelerde de taşıma sözleşmelerinin tarafları konusunda bir terim birliği bulunmamaktadır[109].

2.4.1. Gönderen/Taşıtan

Karayoluyla yapılan yük taşıma faaliyetlerinde uygulama alanı bulacak olan CMR'de gönderen kavramı tanımlanmamıştır. Doktrinde, gönderen; taşıma sözleşmesinde taşıyıcının karşısında yer alan, sözleşmeyi kendi adına yapan ve yükü taşıyıcıya teslim etmekle yükümlü olan kişi olarak tanımlanmıştır[110]. ADIGÜZEL göndereni taşıma sözleşmesinde taşıyıcının yük taşıma işini üstlenmesi karşılığında taşıma ücretini ödeme borcu altına giren kimse olarak tanımlamıştır.[111] Yargıtay da bir kararında göndereni; taşıma sözleşmesinde taşıyıcının sözleşme yaptığı karşı taraf olup,

---

[106] VK'nın uygulanma şartlarından olan taşımanın uçakla yapılması hususu hakkında Bkz. Başlık 3.5.1.2. Taşımanın Uçak ile Yapılması
[107] Özdemir, Ibid, s.38
[108] Sözer, *2006*, s.187
[109] Taşıma hukuku mevzuatında taşıma sözleşmesinin tarafları konusunda terim birliğinin bulunmaması hakkına Bkz. Sözer, *2006*, s.210
[110] Arkan, *1982.*, s.19; Bahar Üstündağ, Fikret Eren'e Armağan Kitabı, *Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi*, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2006, s.938; Fevzi Topsoy, Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri, Ankara Barosu Dergisi, 2014, S.2, ss. 21-46
[111] Adıgüzel, *Ibid,* s.38

sözleşme uyarınca eşyanın taşınması kendisine taahhüt olunan ve bunun karşılığında ücreti ödemekle yükümlü tutulan kişi olarak tanımlamıştır[112].

Taşıma sözleşmesinin konusu tehlikeli niteliğe sahip olan enerji ürünleri olduğu zaman uygulama kapsamına uluslararası alanda Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)'da girer[113]. ADR'ye göre gönderen; "*kendi adına ya da üçüncü kişi adına tehlikeli malı gönderen işletme"* olarak tanımlanmıştır[114].

Demiryoluyla yapılacak olan taşımalarda uygulama alanı bulacak olan COTIF-CIM'de gönderici kavramı kullanılmıştır. Gönderici kavramı CIM'de taşıma sözleşmesinin yapılmasını düzenleyen m.11 düzenlemesi esas alınarak taşıma sözleşmesinin tarafı demiryolu işletmesi karşısında yer alan ve ücret ödemekle yükümlü olan sözleşme tarafı olarak tanımlanabilir.

Demiryolu ile yapılacak taşımanın konusu enerji ürünü aynı zamanda tehlikeli madde olarak kabul edilen bir yük ise bu durumda Tehlikeli Malların Demiryolları ile Uluslararası Taşımacılığı ile İlgili Düzenlemeler (RID) uygulama alanı bulacaktır[115]. RID göndericiyi gönderen kavramı olarak *"kendi adına veya bir üçüncü şahıs adına tehlikeli malları gönderen işletme anlamına gelir."* şeklinde tanımlamıştır. RID gönderenin belirlenmesinde taşıma sözleşmesinin esas alınacağını da belirtmiştir[116].

Denizyoluyla yapılacak olan taşımalarda uygulama alanı bulacak olan düzenlemeler LK ve HK'dır. LK'da taşıtan tanımlanmamıştır. HK'da taşıtan tanımlanmamış taşıtanı da içine alan yükleten tanımı yapılmıştır. Yürürlükte olmayan RK açısından taşıtan; "*bir taşıyan ile taşıma anlaşması yapan kişi"* olarak

[112] Yargıtay'ın 17.02.2016 tarihli ve 2015/15089 Esas ve 2016/1656 Karar sayılı Kararı
[113] Türkiye açısından ADR'ye katılımı öngören 30.11.2005 tarihli ve 5434 sayılı Kanun, 30.10.2009 tarih ve 27391 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir
[114] ADR 1.2.1.
[115] RID COTIF sözleşmesiyle beraber yürürlüğe girdiğinden Türkiye açısından yürürlük tarihi COTIF sözleşmesinin onaylanması ve sekretaryaya ulaştırılması tarihidir.
[116] RID 1.2.1.

tanımlanmıştır[117]. Doktrinde taşıtan navlun sözleşmesinin tarafı olan ve navlunu ödemekle yükümlü olan taraf olarak tanımlanmıştır[118].

Navlun sözleşmesinin konusu olan enerji ürünü tehlikeli nitelikte ise Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu (IMDG kod) uygulama alanı bulacaktır. IMDG kod açısından taşıtan, gönderici kavramı olarak ele alınmıştır ve *"bir gönderiyi taşınması için hazırlayan kişi, kurum veya Hükümet anlamına gelir."* şeklinde tanımlanmıştır[119].

Havayoluyla yapılacak olan taşımalarda uygulama alanı bulacak olan VK ve MK'da taşıtan kavramı tanımlanmamıştır.[120] Ancak taşıtan taşıma sözleşmesinin unsurları göz önüne alınarak, havayolu ile yük taşıtmak isteyen, taşıma sözleşmesinin tarafı taşıyanın karşısında yer alan ve ücret ödemekle yükümlü olan taraf olarak tanımlanabilir.

Havayolu ile yük taşıma sözleşmesinin konusu tehlikeli nitelikte bir enerji ürünü ise bu durumda Havayoluyla Tehlikeli Malların Güvenli Taşımacılığı için Teknik Talimatlar (IACO-TI) uygulama alanı bulacaktır. IACO-TI'da taşıtan yükün havayoluyla taşıması hizmeti sunan kişi veya kuruluş olarak ifade edilmiştir[121].

2.4.2. Taşıyıcı/Taşıyan/Demiryolu

Karayoluyla uluslararası yük taşıma faaliyetlerini düzenleyen CMR'de taşıyıcı kavramı tanımlanmamıştır. Doktrinde taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin tarafı olarak eşyasını ücret karşılığında taşıtmak isteyen gönderene karşı taşıma taahhüdünde bulunan kişidir[122]. ARKAN taşıyıcı kavramını ücret karşılığında eşya taşıma işini üzerine alan kişi olarak tanımlamıştır[123]. Karayolu yük taşıma sözleşmesinin konusu olan enerji ürünleri aynı zamanda tehlikeli nitelik taşıyorsa bu durumda ADR düzenlemesi uygulanacaktır. ADR taşıyıcıyı kavramını; *"taşıma sözleşmesi olsun veya*

[117] Cüneyt Süzel, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, 12 Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014, s.114
[118] Süzel, Ibid, s.98; Sözer, *2017*, s.327
[119] IMDG Kod 1.2.1.
[120] Ulusal mevzuatımız Sivil Havacılık Kanununda havayolu yük taşıma sözleşmesinin tarafı olarak taşıyıcı ve yükleten kavramı kullanılmıştır.
[121] IACO-TI, 1.3.1.
[122] Can, *2017*, s.21
[123] Arkan, *1982*, s.20

olmasın taşıma işini yürüten işletme" olarak tanımlamıştır. CMR'den farklı olarak ADR taşıyıcı olabilmek için taşıma sözleşmesinin akdedilmesini aramamıştır. ADR açısından, taşıma sözleşmesi akdedilmemiş olsa bile taşıma işini yürüten işletme taşıyıcı olarak kabul edilecektir[124].

Demiryolu taşımalarını düzenleyen COTIF-CIM'de taşıyıcı kavramı tanımlanmamıştır. Demiryolu taşıma modunun doğası gereği taşıyıcı demiryolu işletmesidir. Demiryolu ile tehlikeli yük taşıma faaliyetlerini düzenleyen RID'de taşıtıcı kavramı taşımacı olarak, *"taşıma kontratı olsun ya da olmasın taşıma işlemini yürüten işletme"* olarak tanımlanmıştır. RID de ADR gibi taşıyıcı kavramını taşıma sözleşmesinden bağımsız olarak ele almıştır[125].

Denizyoluyla yapılan taşımalarda diğer uluslararası düzenlemelerden farklı olarak taşıyan kavramı tanımlanmıştır. LK m.1'de taşıyan kavramı nakliyeci olarak düzenlenmiş ve "*bir yükleyici(taşıtan) ile aralarında nakliye mukavelesi(navlun sözleşmesi) bulunan gemi sahibi veya müsteciridir(gemiyi kiralayan veya donatandır)"* şeklinde tanımlanmıştır[126]. HK m.1'e göre taşıyan; yükletenle denizde eşya taşıma mukavelesi kendisi veya kendisi adına akdedilen her kimseyi ifade eder. RK m.1'e göre taşıyan, bir taşıtan ile taşıma anlaşması yapan kişiyi ifade eder. Bu düzenlemelerde ortak nokta taşıyan kavramının navlun sözleşmesi ile bağlantılı olarak tanımlanmasıdır. Bu düzenleme tarzı ulusal mevzuatımızda da kullanılmıştır[127].

2.4.3. Gönderilen

Gönderilen kavramı uluslararası taşıma sözleşmelerinde tanımlanmamıştır. Bu konuda tanımlama tehlikeli maddelere özgü olarak çıkartılan ADR, RID, IMDG Kod ve IACO-TI'da alıcı olarak yapılmıştır. Bu düzenlemelerde yapılan tanımlar BM tehlikeli madde taşıma tavsiyelerinden dolayı birbirine oldukça benzerdir. Gönderilen bu düzenlemelerde "*taşıma sözleşmesine göre malın alıcısı anlamına gelir. Alıcı taşıma sözleşmesinin hükümlerine uygun başka bir üçüncü taraf atarsa (belirlerse), bu taraf*

---

[124] Kıran bunun sebebini ADR'nin kamu hukuku niteliğini haiz olması ile gerekçelendirmektedir. Süleyman Kıran, Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıması, Ankara, Adalet Yayınevi, 2015, s.34

[125] RID 1.2.1.

[126] Süzel, Ibid., s.114; LK m.1; HK m.1'e göre taşıyan; yükletenle denizde eşya taşıma mukavelesi kendisi veya kendisi adına akdedilen her kimseyi ifade eder.; RK m.1'e göre taşıyan, bir taşıtan ile taşıma anlaşması yapan kişiyi ifade eder.

[127] Bkz. Türk Ticaret Kanunu m.1138

ADR/IMDG Kod/RID/IACO-TI nezdinde alıcı kabul edilir. Taşıma işlemi taşıma sözleşmesi olmadan yürütülüyorsa, vardıklarında tehlikeli malların idaresini üstüne alacak işletme alıcı kabul edilir." Bu tanımlarda, taşıma/navlun sözleşmesi var olmadan da taşıma ilişkisinin kurulabileceği üzerinde durulmuştur.

Doktrinde her taşıma modu için gönderilen tanımları yapılmıştır. Karayolu için gönderilen, yükün taşıma işlemi sonunda teslim edileceği kişi olarak tanımlamıştır[128]. Denizyolu için gönderilen, varma limanında yükü kendi adına teslim almaya yetkili olan kişi olarak tanımlanmıştır[129]. Havayolu için gönderilen, taşıyanın varma yerinde yükü teslim edeceği kişi olarak tanımlanmıştır[130]. Gönderilenin yükü teslim alma yetkisi, taşıma senedi düzenlenmiş taşımalarda taşıma senedine, taşıma senedi düzenlenmemiş taşımalarda ise taşıma sözleşmesine dayanır[131].

Gönderilen taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa da taşıma konusu olan yük kendisine teslim edilecek olan kişi olmasından dolayı taşıma sözleşmesi üçüncü kişi yararına sözleşme olarak kabul edilmektedir[132]. Gönderilen taşıma sözleşmesinde veya taşıma senedinde belirtilebilir[133]. Taşıma sözleşmesinde gönderilen belirtiliyorsa taşıma ücretinin borçlusu olur[134]. Gönderilenin taşıma ücretini ödemeyi üstlenmiş olması halinde taşıma sözleşmesinin niteliği üçüncü kişi yararına sözleşme olmaktan çıkmaktadır[135].

2.5. Boru Hatları Taşıma Moduna Özgü İşleten Kavramı

İşleten kavramı Türk hukukunda ve kıta Avrupası hukuk sisteminde içtihatlarla geliştirilmiş bir kavramdır[136]. Tüm tehlike sorumluluklarında tehlikeli bir olguya sahip olan işleten, bu olgunun meydana getireceği zararlardan sorumludur. Bu açıdan

---

[128] Arkan, *1982*, s.25
[129] Sözer, *2017*, s.329
[130] Sözer, *2009*, s.53
[131] Çağa, *Ibid*, s.5; Nihan Kutur, Navlun Sözleşmelerinde Yüklemede ve Boşaltmada Bekleme Süresi, Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2010, s.8
[132] Üçüncü kişi yararına sözleşme; bir tarafın kendi adına hareket ederek, sözleşmenin karşı tarafına üçüncü kişi yararına bir edimin ifasını taahhüt ettirdiği hukuki işlemdir. Nil Karabağ Bulut, "*Üçüncü Kişiyi Koruyucu Etkili Sözleşme"*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2009, s.26
[133] Arkan, *1987*, s.46
[134] Adıgüzel, Ibid, s.39
[135] Banu Bozkurt Bozabalı, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2010, s.12
[136] Bahram Ahmadli, Tehlike Sorumluluğu Kapsamında Boru Hattı İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2015, s.20

bakıldığında önemli ölçüde tehlike arz eden işletmelerin sorumluluk olgusu olan işletme ve tesisler üzerinde fiilen hâkimiyet sahibi olan kişi, sorumlu sıfatını haizdir. Başka bir ifade ile işleten, işletilmekte olan tesis ve işletmelerin sorumlusunu ifade etmektedir. Doktrinde işletme, mal ve hizmet üreten, bunları müşterilere sunan, ekonomik bir amaç doğrultusunda sürekli ve bağımsız olarak emek ve sermayenin organizasyon oluşturacak şekilde yapılması şeklinde tanımlanmıştır[137].

Konumuz açısından boru hattı işletmecisi kavramı doğrudan tanımlanmamıştır. Türk Petrol Kanunu m.2'de *"Petrol işlemi: Arama, üretim ile yurt içinde üretilen petrolün satılmasını, bu işlemlerden herhangi biri için lüzumlu enerji ve su tesisleri ile üretilen petrolün saha içinde veya ana iletim hattı veya yakınındaki rafineriye veya doğal gazın serbest tüketiciye teslimine kadar taşınmasını sağlayan boru hatlarının, bina, kamp ve diğer tüm tesislerle teçhizatın inşasını, kurulmasını ve işletilmesini ve bu faaliyetlere ilişkin mali, ticari ve idari faaliyetleridir."* denilerek boru hatlarının işletilmesi petrol işlemi kavramının içerisinde tanımlanmıştır. Bundan başka Doğal Gaz Piyasası Kanunu m.3'te *"İletim : Üretime mahsus toplama hatları ve dağıtım şebekeleri haricindeki gaz boru hattı şebekesi veya sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) taşıma vasıtalarıyla gerçekleştirilen doğal gaz naklini ifade eder."* şeklinde tanımlanmıştır. Aynı maddede iletim şirketi de iletim faaliyetlerini gerçekleştiren tüzel kişi olarak ifade edilmiştir.

Doğal gaz ve petrolün boru hatları ile taşınması faaliyetini icra etmeye yetkili olan şirket BOTAŞ'tır. BOTAŞ doğal gaz ve petrol piyasası iletim lisansı sahibidir[138].

---

[137] Gizem Alper, İşletme Nedeniyle Tehlike Sorumluluğu, İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara, 2018, s.102

[138] BOTAŞ, Türkiye Cumhuriyeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümetleri arasında 27 Ağustos 1973 tarihinde imzalanan Ham Petrol Boru Hattı Anlaşması çerçevesinde Irak ham petrolünün İskenderun Körfezi'ne taşınmasını gerçekleştirmek üzere, 7/7871 Sayılı Kararnameye istinaden 15 Ağustos 1974 tarihinde kurulmuştur. Başlangıçta sadece boru hatları ile petrol taşımacılığı yapan BOTAŞ, ülkemizin artan enerji ihtiyacının karşılanması amacıyla 1986 yılından itibaren doğal gazın ticareti ve taşımacılığı ile ilgili faaliyetlerine de başlamıştır. Bkz. https://www.botas.gov.tr/Sayfa/sirket-profili/31 (04.07.2019)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ENERJİ ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASINDA UYGULANACAK MEVZUAT

Enerji ürünlerinin taşınmasına yönelik olarak hazırlanan özel bir uluslararası düzenleme bulunmamakla birlikte tehlikeli maddelerin taşınmasına yönelik olarak hazırlanmış uluslararası düzenlemeler bu alanda uygulama alanı bulacaktır.

Bu bölümde taşınma faaliyetinin belli bir standarta tabi olarak yapılabilmesi için çalışan uluslararası örgütler ve bu örgütlerin katkıları ile hazırlanan uluslararası düzenlemeler ve uygulanma şartları açıklanmıştır. Ayrıca tezimizin konusu olan enerji ürünlerinin taşınmasında uygulama alanı bulacak olan BM tavsiyeleri doğrultusunda hazırlanan düzenlemeler de bu kısımda örneklerle açıklanacaktır.

3.1. Genel Olarak

Tez her ne kadar enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinin uluslararası anlamda incelenmesine yönelik olsa da bu bölümde Türkiye'de ve özellikle EPDK özelinde enerji ürünlerinin taşınmasına yönelik mevzuat incelenecektir.

Uluslararası sözleşmeler, Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılan antlaşmalardır. Uluslararası antlaşmaların ülkemizde uygulanabilmesi için Anayasamızın *"Milletlerarası andlaşmaları uygun bulma"* başlıklı 90/1'e göre "*milletlerarası andlaşmaların onaylanması için Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından bir kanunla uygun bulunması gerekmektedir."* Ancak 90/2'ye göre *"ekonomik, ticari veya teknik ilişkileri düzenleyen ve süresi bir yılı aşmayan andlaşmalar, Devlet Maliyesi bakımından bir yüklenme getirmemek, kişi hallerine ve Türklerin yabancı memleketlerdeki mülkiyet haklarına dokunmamak şartıyla, yayımlanma ile de yürürlüğe koyulabilecektir. Bu takdirde bu andlaşmalar, yayımlarından başlayarak iki ay içinde Türkiye Büyük Millet Meclisinin bilgisine sunulmalıdır."* 90/3'e göre *"milletlerarası bir andlaşmaya dayanan uygulama andlaşmaları ile kanunun verdiği yetkiye dayanılarak yapılan ekonomik, ticari, teknik veya idari andlaşmaların Türkiye Büyük Millet Meclisince uygun bulunması zorunluğu yoktur; ancak, bu fıkraya göre yapılan ekonomik, ticari veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren andlaşmalar, yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz."* 90/4'e göre *"Türk*

kanunlarına değişiklik getiren her türlü andlaşmaların yapılmasında birinci fıkra hükmü uygulanır." Milletlerarası andlaşmalar ile Türk Ticaret Kanunu veya diğer ulusal mevzuatların farklı hükümler içermesi halinde 90/5'e göre, *"usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır."* Kanun koyucu kanunlar ile usulüne uygun bir şekilde yürürlüğe koyulmuş uluslararası düzenlemeler arasında çatışma ortaya çıkması halinde ikili bir ayrım yapmıştır. Temel hak ve hürriyetlere ilişkin uluslararası düzenlemeler ile kanunlar arasında çatışma çıkması halinde uluslararası düzenlemeye öncelik tanınacaktır. Ancak temel hak ve hürriyetlere ilişkin olmayan çalışma konumuz enerji ürünlerinin taşınmasına yönelik uluslararası düzenlemeler ile kanunlar arasında çatışma çıkması halinde bir düzenleme yapılmadığı için kanun koyucunun kasıtlı susması olduğu ve zımmen kanuna öncelik tanıdığı yorumu yapılabilecektir.

Anayasanın bu düzenlemesi doğrultusunda usulüne göre yürürlüğe koyulmuş ve Resmi Gazetede yayımlanmış olan CMR, ADR, LK, IMDG Kod, CIM, RID, VK ve IACO-TI kanun düzeyinde uygulanması gereken uluslararası düzenlemelerdir.

3.2. Karayoluyla Yapılan Taşımalarda

Karayolu ile yük taşıma faaliyetinin geliştirilmesi için uluslararası alanda çalışmalar yapan bir çok örgüt vardır. Bu örgütlerin genel amacı karayolu yük taşıma faaliyetinin belli standartlara uygun olarak yapılmasına öncülük etmek, yapılan düzenlemelere uygun taşımaları teşvik ederek uygulamayı geliştirmektir. Karayolu taşıma faaliyetlerinin geliştirilmesinde; Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi(UNECE), Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı(CEMT-UBAK), Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği(IRU), Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi(SECI) ve Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu(FIATA) etkin olarak rol almaktadır.

UNECE, 1950 yılında yol kazalarının önlenmesi konusunda Geçici Çalışma Grubu kurulmasıyla Birleşmiş Milletler sistemindeki yol güvenliği faaliyetlerine

öncülük etmiştir[139]. UNECE, Ekonomik ve Sosyal Konsey (ECOSOC) tarafından yönetilen beş Birleşmiş Milletler bölgesel komisyonlarından biridir. UNECE Sürdürülebilir Ulaştırma Bölümü, kişi ve yüklerin iç ulaşım modları ile uluslararası hareketini kolaylaştırmak için çalışmaktadır. Ulaştırma sektöründeki rekabet gücünü, güvenliğini, enerji verimliliğini ve güvenliğini artırmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda, taşıma faaliyetlerinin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmaya ve sürdürülebilir kalkınmaya etkin bir şekilde katkıda bulunmaya odaklanmaktadır[140]. UNECE; iç ulaşım komitesi, karayolu trafik güvenliği, bozulabilir maddelerin taşınması, kombine taşımacılık, tehlikeli maddelerin taşınması çalışma gruplarından oluşmaktadır[141]. UNECE iç ulaşım komitesi uluslararası düzenlemeler hazırlamıştır. Bu düzenlenmelerden bazıları;

- CMR[142]
- Tır Sözleşmesi[143]: Tır Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi
- ADR[144]

SECI, Güneydoğu Avrupa ve Balkanlar ile Slovenya'yı içine alan bölgedeki ülkeler arasında işbirliğini ve istikrarı arttırmak amacıyla, kurulan bölgesel bir örgüttür. Arnavutluk, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Macaristan, Makedonya, Moldova, Romanya, Sırbistan-Karadağ, Slovenya, Türkiye ve Yunanistan SECI üyesi ülkelerdir. SECI üye ülkeler arasında bölgesel işbirliği ve istikrarı teşvik ederek, bölge ülkelerinin Avrupa Birliği'ne entegrasyonunu kolaylaştırmak amacıyla kurulmuştur[145]. SECI ulaşım konusunda, bölge ülkeleri arasında karayolu ile yük taşınmasına yönelik sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasını ve ticaretin artırılması amacındadır[146].

---

[139] Bkz. http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html (09.05.2019)
[140] Bkz. http://www.unece.org/trans/about_us.html (09.05.2019)
[141] MEB, Karayolu Taşımacılığı, s.11
[142] Türkiye CMR'yi 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla onaylamayı uygun bulmuştur. Söz konusu kanunun yayımlanmış olduğu Resmi Gazete 14.12.1993 tarih ve 21788 sayılıdır. CMR Konvansiyonunun Türkçe metni için 04.01.1995 tarih ve 22161 sayılı Resmi Gazeteye bakılabilir.
[143] Türkiye Tır Sözleşmesine dair sözleşmeyi 16.01.1985 tarihinde 85/8993 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylamıştır. Söz konusu onaylama kararına ve Tır Sözleşmesinin Türkçe metnine 31.03.1985 tarih ve 18711 sayılı Resmi Gazeteden ulaşılabilir.
[144] ADR Ülkemiz tarafından 30.11.2005 tarihinde 5434 sayılı Kanunla kabul edilmiştir. Söz konusu uygun bulma Kanununa dair Resmi Gazete 06.12.2005 tarihinde ve 26015 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. ADR'nin Türkçe ve İngilizce metinleri için 30.10.2009 tarih ve 27391 sayılı Resmi Gazeteye bakılabilir.
[145] Bkz. http://www.mfa.gov.tr/guneydogu-avrupa-isbirligi-girisimi-_seci_.tr.mfa (09.05.2019)
[146] MEB, Karayolu Taşımacılığı, s.12

CEMT-UBAK 17 Ekim 1953 tarihinde şu amaçlarla kurulmuştur; Avrupa'da, ekonomik ve teknik bakımdan etkin ve entegre bir ulaştırma sistemi kurmak, ulaştırma sistemini en yüksek güvenlik ve çevre standartlarına uygun hale getirmek ve sistemin sosyal boyutunu düzenlemek, AB ve AB üyesi olmayan Avrupa ülkeleri arasında köprü olmak. CEMT-UBAK, üye ülkeler tarafından, ulaştırma sektörüyle ilgili olarak gündemine getirilen konularda veya bu alanda ön plana çıkan hususlarda yaptığı analitik incelemeler doğrultusunda üyelerine tavsiyelerde bulunur[147].

IRU, karayolu taşımalarında çevreye duyarlı olarak insanların ve yüklerin emniyetli bir şekilde taşınmasını sağlamak için yüksek mesleki standartlara ulaşmayı amaçlamaktadır. IRU'nun amaçları ülkemizde karayolu yük taşıması ile ilgili sektörü temsil eden önemli kuruluşlardan birisi olan Uluslararası Nakliyeciler Derneği(UND) tarafından aşağıdaki maddelerde ifade edilmiştir;

- Araçların yakıt tüketiminde güvenli, temiz, verimli ve ekonomik olmasını sağlamak için çalışmak,
- Sağlıklı filo yönetimini, düzenli araç bakımını ve sürücüler için uygun çalışma koşulları sağlanmasını teşvik etmek,
- Karayollarında güvenliğin artırılması ve yollardaki yoğunluğun azaltılması için çalışmalar yapmak,
- Araçların çevresel performanslarının artırılması için çaba sarf etmek, çalışma alanıyla ilgili kuruluşlarla yakın ilişki kurmak,
- Karayolu taşıma faaliyetlerine ilişkin prosedür işlemleri azaltmak ve uyumlaştırmak,
- Sektörü, yapılan mevzuat değişikliklerinden haberdar etmek,
- Uluslararası ticaret ve taşıma faaliyetlerinin gelişimi önündeki engelleri kaldırmaktır.[148]

FIATA, 31 Mayıs 1926 tarihinde Viyana/Avusturya'da kurulmuş bir sivil toplum örgütüdür. FIATA, 150 ülkede yaklaşık 10 milyon insanın çalıştığı 40.000 nakliye ve lojistik firmasını kapsayan bir sektörü temsil etmektedir. FIATA, ECOSOC (diğerlerinin yanı sıra ECE, ESCAP, ESCWA), BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı

[147] Bkz. http://www.mfa.gov.tr/ulastirma-bakanlari-avrupa-konferansi-_ubak__-cok-tarafli-kota-sisteminin-reformu-ve-ulastirmacilarimiza-tahsis-edilen-ubak-belgelerinin-sayisinda-artisa-gidilmesini-teminen-ulkemizce-yapilan-calismalar-.tr.mfa (09.05.2019)

[148] Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği, http://und.org.tr/tr/5600/uluslararasi-karayolu-tasimaciligi-birligi-iru-nedir (09.05.2019); MEB, Karayolu Taşımacılığı, s.13

(UNCTAD) ve BM Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL) ile istişare statüsüne sahiptir[149]. FIATA'nın ana hedefleri aşağıdaki gibidir;

- Nakliye endüstrisini dünya çapında birleştirmek,
- Taşıma faaliyetiyle ilgilenen uluslararası kuruluşların toplantılarında danışman veya uzman bulundurarak sektörün çıkarlarını temsil etmek, teşvik etmek ve korumak.
- Sevkiyat belgeleri, ticaret koşulları gibi taşıma faaliyetinin unsurlarını standart halinde hazırlamak ve geliştirerek nakliye firmalarının verdiği hizmet kalitesini arttırmak.
- Taşıyıcılar için sorumluluk sigortası problemleri, elektronik veri takası (EDI) ve barkod da dâhil olmak üzere elektronik ticaret araçları için mesleki eğitime yardımcı olmak.
- Taşıma alanında; ticaret, sanayi ve kamuoyunun bilgisinin artması için yayınlar hazırlamak ve dağıtmak[150].

Karayolu taşıma faaliyetinin uluslararası alanda sorunsuz bir şekilde icra edilebilmesi için çaba harcayan bu örgütlerin en önemlisi UNECE'dir. UNECE'in hazırlamış olduğu CMR karayolu taşıma faaliyetinde bulunan ülkelerce büyük ölçüde kabul görmüştür. Tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınmasında uygulanmak üzere hazırlanan ADR de UNECE tarafından hazırlanmış ve kabul görmüş bir uluslararası anlaşmadır. Konumuz olan enerji ürünlerinin taşınmasında da taşımaya konu eşya enerji ürünleridir. Enerji ürünleri tehlikeli madde olarak kabul edilmektedir. Tehlikeli nitelik arz eden enerji ürünlerinin taşınmasında da ADR ve CMR uygulama alanı bulacaktır.

3.2.1. CMR

Karayoluyla yük taşıma faaliyetine ilişkin kuralların uluslararası alanda ele alınarak düzenlenmesinin amacı, taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin ve özellikle taşıma sözleşmesine dayanarak çıkarılan belgelerin ve taşıyıcının sorumluluklarının yeknesak kurallara bağlanmasıdır[151]. CMR de bu amaçla 1956 yılında UNECE

[149] Bkz. https://fiata.com/about-fiata.html (09.05.2019)
[150] Bkz. https://fiata.com/about-fiata/objectives.html (09.05.2019)
[151] Sabih Arkan, "*Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri"*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, c.10, S.2, 1979, ss.397-414

tarafından hazırlanmış ve 02 Temmuz 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir[152]. CMR bir eşyanın uluslararası alanda taşınması faaliyeti sırasında göreceği zarar, ziyan, kayıp ve gecikmelerinden taraflar arasındaki yükümlülükleri belirleyen ve sorumlulukları saptayan bir konvansiyondur. CMR konvansiyonu bir sigorta değil, karayoluyla uluslararası yük taşınması faaliyetinde taşıma sözleşmesi taraflarının haklarını ve yükümlülüklerini belirleyen Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın yönetim ve gözetiminde uygulanan uluslararası bir anlaşmadır[153].

CMR'nin uygulama alanı m.1'/1de *"İşbu antlaşma, sözleşmede belirtildiği şekliyle, teslim alma yeri ile teslim etme yerinin en az biri âkit ülke olan iki ayrı ülkede bulunması durumunda, sözleşme taraflarının ikametgâhı ve milliyetine bakılmaksızın, eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla karayolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye uygulanır."*[154] şeklindedir. Düzenlemeden CMR'nin uygulanabilmesi için gerekli olan şartları çıkartabilmekteyiz. Bu şartlar;

3.2.1.1. Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı

CMR'nin uygulanabilmesi için ilk şart bir taşıma sözleşmesinin varlığıdır. Türk Borçlar Kanunu m.1'de tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine açıklamaları ile sözleşmenin kurulacağı düzenlenmiştir. CMR'nin uygulanması için taşıma sözleşmesinin varlığı, taşıma sözleşmesinin varlığı için, taraflar arasında taşıma faaliyetinin icrası konusunda karşılıklı ve birbirine uygun iradelerin açıklanması gerekmektedir. CMR açısından, taşıma sözleşmesinin kurulması için taşınacak olan yükün taşıyıcıya teslimine gerek yoktur. CMR m.4'te yer alan düzenlemeden taşıma sözleşmesinin kurulması için yazılılık veya başka bir şekil şartı öngörülmediği açıkça anlaşılmaktadır.

Enerji ürünlerinin klasik anlamda taşınması için de taşıma sözleşmesinin varlığı gerekmektedir. Örneğin; ülkemiz rafinerisinden alınan bir enerji ürününün karayoluyla başka bir ülkeye taşınabilmesi için bir taşıma sözleşmesi akdedilmiş olmalıdır.

---

[152] Türkiye'nin CMR'ye üyeliği hakkında Bkz. Aşağıda Dipnot 69
[153] Bkz. http://www.und.web.tr/upload/cmr.pdf (09.05.2019)
[154] CMR'nin Resmi Gazetede yayımlanan çevirisine ilişkin eleştiriler yapılmıştır. Bu eleştiriler ve çalışmanın diğer kısımlarında kullanılan CMR çevirileri için Bkz. Kendigelen-Aydın, Ibid,, ss.495-525

3.2.1.2. Taşımanın Konusunun Yük Olması

Yük kavramı CMR'de tanımlanmamıştır. Ancak CMR m.1/4'te uluslararası posta taşımaları gereğince yapılan taşımalar, cenaze ve ev eşyası taşımalarına CMR hükümlerinin uygulanmayacağı düzenlenmiştir. Bu düzenlemeden yola çıkarak yük, CMR m.1/4'te belirtilenler ve niteliği gereği karayolu ile taşımaya konu edilemeyecek olanlar hariç, taşıma sözleşmesine konu edilen her türlü taşınabilir mallar olarak tanımlanabilir[155]. Yük kavramı maddi malları ifade etmekte olup maddi varlığı olmayan şeyler taşıma hukuku açısından yük kavramı içerisinde değerlendirilmezler[156]. Taşınacak olan şey ticari değere sahip olmasa da maddi değere sahipse taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabilir[157].

Enerji ürünleri de bir yüktür. CMR'nin kapsam dışında bıraktığı yükler arasında enerji ürünleri sayılmadığı için bu ürünlerin taşınmasında da CMR uygulama alanı bulabilecektir.

3.2.1.3. Taşımanın Ücret Karşılığında Yapılması

CMR'nin uygulanabilmesi için taşımanın ücret karşılığında yapılması gerektiği CMR m.1'den anlaşılmaktadır. Hatır taşımalarına CMR hükümleri uygulanmayacaktır. Hatır taşımalarının CMR kapsamına alınmamasının gerekçesi, hatır taşımalarının ağır sorumluluk getiren kurallara tabi tutulmasının adil olmayan uygulamalara yol açabileceği düşüncesidir[158]. Ücretin açıkça kararlaştırılmadığı durumlarda da taşıma sözleşmesi geçerlidir. Taşıyıcının tacir veya esnaf olduğu durumlarda tacir ve esnafın yaptığı iş dolayısı ile ücret isteme hakkı vardır. Taşıma faaliyetinin icrası karşılığı olarak belirlenen bedelin bir miktar para olması da şart değildir. Para ile ölçülebilen menfaatler de taşıma işi ile uyumlu olursa ücreti oluşturabilir[159].

En fazla taşıması yapılan enerji ürünleri olan petrol, doğal gaz, kömür, vb. tehlikeli madde olarak kabul edilmektedir. Tehlikeli maddelerin bünyesinde barındırdığı risk dolayısı ile bu maddelerin taşınmasında uyulacak mevzuat daha ağır sorumluluk öngörmüştür. Dolayısı ile enerji ürünlerinin karayolundan taşınması faaliyetinde diğer

[155] Arkan, Ibid, s.402; Özdemir, Ibid, s.24
[156] Üstündağ, Ibid, s.934
[157] Özdemir, Ibid, s.24
[158] Arkan, *1979*, s.403
[159]Arslan Kaya, Makalelerim 1, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2012, s.447; Arkan, *1979.*, 403

yüklere nazaran daha ağır sorumluluk öngörüldüğü için hatır taşımalarına CMR hükümleri uygulanmayacaktır.

3.2.1.4. Taşıma Taşıt Aracılığı ile Karayolunda Gerçekleşmelidir

Taşıma işinin karayolunda ve taşıtla yapılması halinde taşıma sözleşmesine CMR hükümleri uygulanabilecektir. Karayolu tanımı CMR'de yapılmamıştır. Karayolu tanımı için tarafların ulusal düzenlemelerine bakılacaktır. Türkiye açısından karayolu Karayolları Taşıma Yönetmeliği[160] m.4'te "*Trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanları,"* şeklinde tanımlanmıştır[161]. CMR'nin uygulanabilmesi için taşıma işinin taşıtla yapılması gerekmektedir. Taşımanın yapılacağı taşıtın niteliği CMR m.1/2'de belirtilmiştir. Buna göre; *"İşbu antlaşmanın uygulanması bakımından "taşıtlar" sözcüğü, 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiğine İlişkin Antlaşma'nın 4 üncü maddesinde tanımlandığı şekliyle motorlu taşıtları, bağlı taşıtları, römorkları ve yarı römorkları ifade eder."* 19 Eylül 1949 Tarihli Karayolu Trafiği Anlaşmasında motorlu taşıtlar, mafsallı taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar taşıt kavramı içerisinde tanımlanmıştır. Buna göre; motorlu taşıt; demiryolu üzerinde hareket edenlerle, elektrikle işleyenler haricinde kalıp, bir yol üzerinde normal olarak insan ve eşya naklinde kullanılan kendi kendine müteharrik herhangi bir nakil vasıtası. Mafsallı taşıtlar; römorkun bir kısmı motorlu vasıtaya bindirilmiş ve bu römork ile taşıdığı yükün ağırlıklarının hissedilir bir kısmı motorlu vasıtaya dayanacak şekilde birbirine bağlı bir motorlu vasıta ile ön dingili olmayan bir römork. Römork; motorlu bir vasıta tarafından çekilmek üzere kullanılan herhangi bir vasıta olarak tanımlanmıştır. CMR'nin uygulanabilmesi için taşımanın karayoluyla ve taşıtla yapılması koşulu CMR'nin hazırlanmasında etkin rol alan İngiltere'nin durumu göz önüne alınarak esnetilmiştir. Bu esneklik, karayolunda taşınma şartı eşyanın üzerine yüklendiği taşıttan ayrılmadan denizyolu, demiryolu, nehirde, kanalda veya havayoluyla taşınması hallerinde taşıma sözleşmesinin tamamına CMR hükümlerinin uygulanacağı şeklindedir[162]. Bu düzenlemenin sağlayacağı fayda ARKAN tarafından, eşyanın zıya ve

[160] Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 08.01.2018 tarihli ve 30295 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.
[161] Karayolları Trafik Kanunu m.3/3'te de benzer tanım yapılmıştır. Güncel olan tanım olduğu için metinde Yönetmeliğe yer verilmiştir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 18.10.1983 tarihli ve 18195 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.
[162] Kıran, Ibid, s.31

hasara uğraması durumunda gönderilenin doğrudan doğruya taşımanın tamamını taahhüt eden taşıyıcıya başvurabilmesi olarak açıklanmıştır[163].

CMR'nin uygulama alanı karayolu taşıma modu olduğu için karayolundan yapılacak taşımları kapsamaktadır. Bu anlamda enerji ürünlerinin de karayolundan ve CMR'nin atıf yaptığı Karayolu Trafiği Anlaşması'nda belirtilen taşıtlarla yapılması durumunda CMR uygulanabilecektir.

3.2.1.5. Taşıyıcının Eşyayı Teslim Alacağı ve Teslim Edeceği Yerlerden En Az Birinin CMR Tarafı Devletin Ülkesi Sınırları İçinde Bulunması

CMR m.1/1'de uyarınca CMR'nin uygulama alanı bulabilmesi için, taşıma sözleşmesi uyarınca yükün taşıyıcıya verildiği yer ile gönderilene teslim edileceği yerin iki ayrı devletin sınırları içerisinde bulunması ve bu devletlerden en azından birisinin CMR tarafı olması gerekmektedir[164]. Taşıma sözleşmesinin nerede akdedildiği, tarafların uyruğu, iş merkezi, ikametgâhı gibi unsurlar CMR'nin uygulanma şartlarının belirlenmesinde önem arz etmeyen unsurlardır[165]. CMR'nin uygulama şartlarından birisi olan taşıyıcının yükü teslim aldığı ve eşyayı gönderilene teslim edeceği yerlerden en az birinin CMR tarafı ülke olması şartı CMR'ye taraf olmayan ülkeler için de uygulama alanı bulabilecek olmasından dolayı önem arz etmektedir. Taraflar taşıma sözleşmesine CMR'nin uygulanacağı şartını koymuşlarsa veya taşıma sözleşmesine böyle bir şart koyulmamış olsa bile sözleşme taraflarından birisi CMR tarafı devlet sınırları içerisinde bulunuyorsa CMR tarafı olmayan devlet yargısının önüne uyuşmazlık gelirse, yargı makamı CMR'nin uygulanacağına hükmedebilir[166].

CMR uluslararası taşımalara uygulanmak amacıyla hazırlanmış bir uluslararası düzenlemedir. Enerji ürünlerinin karayoluyla uluslararası taşınmasında da CMR'nin uygulama alanı bulabilmesi için taşıyıcının enerji ürününü alacağı ülke ile gönderilene teslim edileceği ülkenin iki ayrı ülke topraklarında bulunması, bu ülkelerden en az birinin de CMR üyesi ülke olması gerekmektedir.

---

[163] Arkan, *1979*, s.404
[164] Arkan, *1979*, s.405
[165] Özdemir, Ibid, s.26
[166] Arkan, *1979*, s.406; Özdemir, Ibid, s.28

3.2.2. ADR

ADR, 30 Eylül 1957'de Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu himayesinde Cenevre'de hazırlanmış ve 29 Ocak 1968'de yürürlüğe girmiştir. ADR Ek-A; özellikle paketleme ve etiketleme ile ilgili kuralları, Ek-B; söz konusu malları taşıyan aracın yapım, ekipman ve işleyişi ile ilgili kuralları düzenlemektedir. ADR, yürürlüğe girmesinden bu yana düzenli olarak değiştirilip güncellenmiştir. 1 Ocak 2017 tarihli güncelleme son güncellemedir[167]. ADR'nin en son güncellenmiş halinde Ek-A ve Ek-B bölümleri aşağıdaki gibidir;

Ek A: Tehlikeli madde ve maddelere ilişkin genel hükümler ve hükümler

Bölüm 1: Genel Hükümler

Bölüm 2: Sınıflandırma

Bölüm 3: Tehlikeli mallar listesi, sınırlı ve istisnai miktarlarla ilgili özel hükümler ve muafiyetler

Bölüm 4: Paketleme ve tank hükümleri

Bölüm 5: Konsinye prosedürleri

Bölüm 6: Ambalajların, ara yük konteynerlerinin (IBC), büyük ambalajların ve tankların yapımı ve test edilmesi için şartlar

Bölüm 7: Taşıma, yükleme, boşaltma ve taşıma koşullarına ilişkin hükümler

Ek B: Nakliye ekipmanı ve nakliye işlemleri ile ilgili hükümler

Bölüm 8: Araç ekipleri, ekipman, işletme ve dokümantasyon için gereksinimler

Bölüm 9: Araçların yapımı ve onaylanması ile ilgili şartlar

Türkiye, 30.11.2005 tarihinde TBMM tarafından kabul edilen ve 06.12.2005 tarih ve 26015 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5434 sayılı *"Tehlikeli Malların Karayolu İle Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun"*la ADR'ye katılma çalışmalarını başlatmıştır. ADR'ye katılımı öngören 30.11.2005 tarihli ve 5434 sayılı

[167] Bkz. https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html (09.05.2019)

Kanun, 30.10.2009 tarih ve 27391 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir[168].

ADR, tehlikeli malların karayoluyla uluslararası alanda taşınması faaliyetinde güvenliğin artırılması için tehlikeli malların sınıflandırılması, paketlenmesi, etiketlenmesi, taşıma faaliyetinde kullanılacak araçlar ve donanımı, tehlikeli mal taşıma faaliyetinde yer alacak kimselerin eğitimi gibi konularda yeknesaklık sağlamayı amaçlamaktadır.

ADR'nin uygulanabilmesi için anlaşmaya taraf ülkelerden en az ikisinin ülke sınırları içerisinde karayolu taşıma faaliyeti gerçekleştirilmelidir. Bunun dışında ADR'yi kabul etmeyen ülkeler de ADR hükümlerini kendi iç hukuklarına almışlardır. [169].

ADR'de tehlikeli yük olarak kabul edilen ve en çok taşıması yapılan ürünlerden olan petrol, doğal gaz, kömür, LPG gibi ürünlerin karayolu ile taşınması faaliyetinde ADR düzenlemeleri uygulama alanı bulacaktır. Sözleşme taraflarının ADR'de yer alan düzenlemelere aykırı iş ve işlemlerinde sorumlulukları doğacaktır.

3.3. Demir Yoluyla Yapılan Taşımalarda

Demiryolu taşımacılığının gelişmesi ve bütünleşebilmesi için çalışan birçok uluslararası örgüt bulunmaktadır. Bu örgütlerden en önemlileri; Uluslararası Demir Yolları Birliği(UIC) ve Avrupa Birliği Demir Yolları Birliği(CER)'dir[170].

Uluslararası alanda demir yolu taşıma faaliyetlerinin standart hale getirilebilmesi için bir organizasyon oluşturulması fikri 23 Kasım 1921 tarihinde İtalya'da gerçekleştirilen Portorosa konferansından sonra ortaya çıkmıştır. Bu konferanstan sonra 3 Mayıs 1922 tarihinde Cenevre'de gerçekleştirilen konferansta bu fikir olgunlaşmıştır. Paris'te düzenlenen konferansta Devlet temsilcileri kalıcı bir demir yolu organizasyonunun kurulması, demir yolu taşımacılığının iyileştirilmesi, taşıma standartlarının oluşturulmasını tercih etmişlerdir. Paris Konferansı 17 Ekim 1922 tarihinde gerçekleşmiş ve Uluslararası Demir Yolları Birliği'nin kuruluş konferansı

[168] Aytekin, Ibid, s.15; ADR'ye Türkiye'nin taraf olma sürecine ilişkin ayrıntılı bilgi için Bkz. Aytekin, Ibid, ss. 13-15
[169] Aytekin, Ibid, s.17
[170] MEB, Demiryolu Taşımacılığı, s.37

olmuştur. Başlangıçta, Japonya dâhil 29 ülkeden 51 üyeye sahip olan Birlik kısa sürede Rusya, Orta Doğu ve Çin'i de kapsayarak oldukça geniş bir alana yayılmıştır[171].

UIC'nin amacı;

- Uluslararası alanda demir yollarının koordineli olarak gelişmesini sağlamak,
- Uluslararası alanda demir yollarının daha iyi işletilebilmesi ve yatırımların artması için stratejiler geliştirmek,
- Demir yollarının gelişimi için önemli olan konularda projeler geliştirmektir.

UIC, hedeflerini yerine getirebilmek için 3 seviye tanımlamıştır. Bu seviyeler;

- Stratejik seviye: UIC bölgeleri ile koordinasyonu sağlamak
- Destek Hizmetleri Seviyesi: Finans, İnsan Kaynakları, Hukuk, İletişim ve Kurumsal İlişkileri geliştirmek
- Teknik/Profesyonel İş Birliği Seviyesi: Teknik iş birliği faaliyetleri için stratejik öncelikleri belirlemek için platformalar oluşturmak.

UIC Yönetim Kurulu ve Genel Kurul, Başkan'ın dünya çapındaki demiryolu topluluğunun çıkarları doğrultusunda geliştirilecek olan 5 ana alanda daha fazla UIC faaliyetine odaklanma önerisini 8 Aralık 2009 tarihinde onaylamıştır. Bu faaliyetler; çevre, emniyet ve güvenlik, sinyalizasyon, yük koridorları ve standartlaşmadır[172].

CER, 1988 yılında 14 demir yolu şirketinin taşımacılıkta gittikçe artan önemli siyasi gelişmeler ışığında Avrupa kurumları ile daha fazla bağlantı kurma ihtiyacı hissetmesi sonucunda kurulmuştur. CER, UIC'den bağımsız bir kuruluştur. CER 1996 yılında bağımsız bir kurum halini almıştır. CER üyeleri adına, Avrupa'da rekabetçi, güvenli ve sürdürülebilir demiryolu sistemini inşa etme amacını taşımaktadır[173]. CER Avrupa demiryolu ağının %71'ini, demir yolu yük taşımalarının %76'sını, yolcu taşımalarının %93'ünü temsil etmektedir[174].

CER'in vizyonu;

- Hem yolcular hem yük ilgilileri için fiyat ve hizmet kalitesi açısından

[171] Bkz. https://uic.org/1922-UIC-a-long-life-organisation (09.05.2019)
[172] Bkz. https://uic.org/about#UIC-s-mission (17/09/2018)
[173] Bkz. http://www.cer.be/timeline (09.05.2019)
[174] Bkz. http://www.cer.be/about-us/cer-membership (09.05.2019)

rekabetçi ve uygulanabilir bir demiryolu taşıma modu oluşturmak,

- Sorunsuz ve diğer taşıma modları ile entegre bir demir yolu taşıma modunun temellerini oluşturmak,
- Avrupa Birliğinin rekabetçi yapısına, ekonomik büyümesine, istihdamına katkıda bulunmak,
- Avrupa'nın sera gazı salınımını azaltmasına, enerji güvenliğinin sağlanmasına ve ulaşımda oluşan tıkanıklığı azaltmasına yardımcı demiryolu taşıma modunun oluşturulmasıdır[175].

3.3.1. COTIF-CIM

Uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin kurallar, 9 Mayıs 1980 tarihinde COTIF ile belirlenmiştir. COTIF konvansiyonu 1 Mayıs 1985'te yürürlüğe girmiştir. Bu konvansiyonun B Ana Eki Demiryolu ile yük taşımalarına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Bu ekin tam adı, CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallardır ve kısaca COTIF-CIM olarak ifade edilmektedir. Konvansiyon, 1999 yılında Vilnius Protokolü[176] ile güncellenmiş ve bu güncel şekli ile 1 Temmuz 2006 tarihinden itibaren de yürürlüktedir[177]. COTIF konvansiyonu ile Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü(OTIF) kurulmuştur. Vilnius Protokolü ile OTIF'ın temel amacı; taraf ülkeler arasında uluslararası mal, yolcu ve bagaj taşımacılığına yönelik tek tip bir hukuk sistemi oluşturmaya yönelik çalışmaları yapmak ve oluşturulacak hukuk sistemin, diğer taşıma modları ile uyumlu hale getirilmesini sağlamaktır. OTIF'ın bir diğer amacı, tehlikeli maddelerin demiryolu ile taşınmasında uygulanacak kuralların tespitidir.

CIM'ın uygulama alanı sözleşmenin *"uygulama alanı"* başlıklı 1 inci maddesinde *"2. maddede öngörülen istisnalar saklı kalmak koşuluyla, Birleşik Hükümler en az iki Devletin topraklarından geçen ve sadece Sözleşmenin 3. ve 10.*

---

[175] Bkz. http://www.cer.be/who-we-are (09.05.2019)

[176] Türkiye açısından Vilnius Protokolü 24 Kasım 2005 tarihli ve 2005/9709 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla uygun bulunmuş olup, söz konusu Karar 24 Aralık 2005 tarihli ve 26033 Mükerrer sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Vilnuis Protokolü'nün ülkemizce onaylanmasına ilişkin Onay Bildirimi belgesinin aslı 3 Nisan 2006 tarihinde OTIF Sekretaryası'na iletilmiş olup Ülkemizin ulusal onay belgesini OTIF'e iletmesiyle 27 taraf ülkenin ulusal onay belgelerini sunma koşulu yerine getirilmiş olup, anılan Protokol ve eki COTIF 1999, 1 Temmuz 2006 itibariyle yürürlüğe girmiştir. Bkz. Arda Ulutaş, "*Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü(OTIF)"*, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, S.31, ss. 58-64

[177] Hakan Emanet, Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Karşılaştırmalı Analizi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, c.9, S.1, 2016, ss.162-172.

maddelerinde öngörülen bir taşıma belgesine kayden taşımaya verilen tüm eşya taşımalarına uygulanır." şeklindedir. Bu düzenlemeden COTIF-CIM'ın uygulanma şartlarını çıkartabiliriz. CIM, en az iki devletin topraklarından geçen, hamule senedi düzenlenmiş olan, eşya taşımasını konu edinen taşımalara uygulanacaktır. Bu şartların yanında taşıma faaliyeti icra edilirken iki taraf ülkeden geçilmesi yeterli görülmemiş ayrıca taşımanın yapıldığı demiryolu hattının COTIF m.9/2'de belirtilen hatlardan olması gerektiği de ayrıca hükme bağlanmıştır. Yine CIM m.11 gereği yükün teslim edilmesi taşıma faaliyetinin icrası için gerekli bir koşul olarak öngörülmüştür[178].

3.2.1.1. Taşıma Konusu Yük Olmalıdır

COTIF sözleşmesinin CIM eki yük taşıma faaliyetini düzenlemek için hazırlanmıştır. Konusunu yükün oluşturmadığı yolcu ve bagaj taşımalarına yine COTIF eki olan Demiryolu ile Yolcuların Uluslararası Taşınması Sözleşmesine İlişkin Kurallar(CIV) uygulanacaktır. CIM m.1 gereği tüm yük taşımalarına uygulanabilir[179]. Ancak CIM m.4 ve m.5 bazı yüklerin taşınmasına cevaz vermemiştir. CIM sözleşmesinin uygulanabilmesi için taşımaya konu eşyanın CIM m.4'te sayılan yüklerden olmaması gerekir. CIM m.4 gereği taşımaya kabul edilmeyecek eşyalar;

- Geçilecek topraklardan birinde dahi olsa taşıması yasak olan yükler,
- Geçilecek topraklardan birinde dahi olsa taşıması posta idaresine bırakılan yük,
- Taşımanın yapılacağı demiryollarından birinde dahi olsa, tesis veya malzeme nedeniyle, hacimleri, ağırlıkları veya yükleme, boşaltma ve düzeltilmeleri talep edilen yük,
- RID uyarınca taşımaya kabul edilmeyen yükün CIM m.5/2 gereği iki veya daha fazla devlet tarafından taşınmasına cevaz verilmesi hali ve RID uygulamalarını hafifletmeleri hariç taşınması kabul edilmez.

Taşımaya kabul edilmeyecek olan eşyanın bir şekilde taşımaya konu edilmesi durumunda yine CIM uygulanacaktır. CIM uyarınca taşıyıcı her aşamada taşımayı durdurabilecek ve bu ana kadar yapılan taşımalardan dolayı ücret talep edebilecektir.

---

[178] Arkan, *1987*, ss. 25-40

[179] Konteynerler ambalaj olarak kabul ediliyorsa bu durumda konteynerlerde yük kavramının kapsamına dâhil edilecektir. Ancak konteynerler demiryolu işletmesine aitse bu durumda vagon olarak kabul edilecektir. Özel şahıslara ait vagonların taşınması halinde de bu vagonlar hususi yük olarak kabul edilecektir. Bkz. Özdemir, *Ibid*, ss.52-53

CIM m.24 uyarınca da yanlış bildirim dolayısı ile gönderenin sorumluluğu olacak kendisinden ayrıca ücret talep edilebilecektir[180].

CIM m.5'te taşınması koşullara bağlanmış yükten söz etmektedir. Bu yükler;

- RID'ın veya CIM m.2'de öngörülen anlaşmalar ve tarife hükmünün koşulları ile taşımaya kabul edilen yükler,
- Cenaze taşıması; kendi tekerlekleri üzerinde taşınan demiryolu vasıtaları; canlı hayvanlar; hacim, ağırlık, yükleme ve boşaltılması özel güçlükler arz eden eşya tamamlayıcı hükümlere uygun olarak taşımaya kabul edilebilir. Tamamlayıcı hükümler CIM'a uygun olmak zorunda değildir.

3.2.1.2. Hamule Senedi Düzenleme Zorunluluğu

CIM m.1/1 uyarınca *"...Birleşik Hükümler... sadece Sözleşmenin 3. ve 10. maddelerinde öngörülen bir taşıma belgesine kayden taşımaya verilen... eşya taşımalarına uygulanır."* denilmektedir. Bu düzenlemede ifadesini bulan taşıma belgesi hamule senedidir. Hamule senedi; gönderen tarafından demiryoluna yöneltilen ve demiryolu tarafından imzalanarak taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarını içeren bir irade beyanıdır[181].

Uluslararası demiryolu taşımasının CIM'e tabi olarak yapılabilmesi için hamule senedi düzenlenmiş olması yeterli değildir. Tüm taşıma işinin başlangıcından sonuna kadar geçerli olacak tek bir hamule senedi düzenlenmelidir. Hamule senedi taşıma sözleşmesinin zorunlu unsurlarından birisidir[182]. Bu durum CIM m.11/1'de *"Taşıma sözleşmesi, gönderici demiryolunun taşıma belgesinin refakat ettiği eşyayı taşımaya kabul ettiği andan itibaren yapılmış olur."* şeklinde ifade edilmiştir.

Hamule senedi CIM m.12 gereği gönderen tarafından düzenlenecektir. Hamule senedi yerine konvansiyonun ve eki olan tarifelerin izin vermediği herhangi bir belge düzenlenemeyeceği CIM m.13/4'te belirtilmiştir. CIM m.13/4'e aykırı olarak bir belge düzenlenirse hamule senedinden söz edilemeyeceği için CIM uygulama alanı

[180] Özdemir, Ibid, s.54
[181] Arkan, *1987,* s.48; Özdemir, Ibid, s.56
[182] Arkan, *1987,* s.37; Özdemir, Ibid, s.55

bulmayacaktır. CIM m.12/3 gereği hamule senedinin en azından bir nüshası gönderme ülkesinin resmi dillerinden biri ile düzenlenmelidir.

3.2.1.3. Taşıma Konusu Yükün Teslim Edilme Zorunluluğu

CIM m.11/1 uyarınca CIM'e tabi bir taşıma sözleşmesinden bahsedebilmemiz için gönderenin hamule senedi ve taşıma konusu yükün demiryoluna teslimi ve demiryolu tarafından yükün taşımaya kabul edilmesi şarttır. Demiryolunun yükü kabulü CIM m.11/3 uyarınca "*Damga veya saymanlık makinası bilgisinin vurulmasından sonra, taşıma belgesi taşıma sözleşmesinin yapıldığını ve kapsamını gösterir."* denilerek yükün demiryolu tarafından kabulünün damga veya saymanlık makinası bilgisinin vurulması ile yapılacağı düzenlenmiştir. Taşıma konusu yük demiryoluna teslim edilmiş fakat hamule senedi düzenlenmemiş olursa taşıma sözleşmesinden bahsedemeyiz.[183].

3.2.1.4. COTIF-CIM Tarafı En Az İki Devlet Ülkesinden Geçmesi ve Taşımanın Listede Yer Alan Hatlar Üzerinden Yapılması

CIM m.1/1 uyarınca *"Birleşik Hükümler en az iki Devletin topraklarından geçen… tüm eşya taşımalarına uygulanır denilmektedir."* Bu düzenlemeden CIM'in uygulanabilmesi için CIM tarafı olan iki devlet topraklarından geçmeyen taşımalar CIM'e tabi değildir. COTIF m.10/1 uyarınca devletler demiryolu hatlarını Merkez Ofisince listeye kaydettirirler.[184] Bu hatlardan geçilmesi de CIM'in uygulanma şartlarındandır. Dolayısı ile COTIF üyesi iki devlet topraklarından geçilse de Merkez Ofisinin listesinde yer almayan hatlar kullanılarak yapılan taşımalar CIM'e tabi değildir. Ancak belirlenmiş güzergâh dikkate alındığında CIM'in uygulanması gerekiyorsa fakat fiilen listede kayıtlı olmayan bir güzergâh izleniyorsa burada CIM'in uygulanması gerekecektir[185].

CIM m.2/1'e göre kural olarak gönderen ve gönderilen garı aynı devletin topraklarında bulunan diğer bir ülkenin topraklarını sadece transit geçen taşımalar da CIM'e tabidir. Fakat transit taşımanın yapıldığı hatlar sadece çıkış devletinin bir demiryolu tarafından işletiliyorsa veya ilgili devletler ve demiryolları bu yükün

[183] Özdemir, Ibid, s.57
[184] Listeye hat kaydını ancak COTIF üyesi olan ülkeler talep edebilirler. Dolayısı ile açıkça ifade edilmese de taşımada topraklarından geçilecek devletin COTIF üyesi olması CIM'in uygulanma şartlarından birisidir. Arkan, *1987,* s.32
[185] Arkan, *1987,* s.33; Özdemir, Ibid, s.58

uluslararası kabul edilmemesi kanısında iseler bu taşımalar CIM'e tabi değildir. Yine CIM m.2/2'ye göre komşu olan iki devletin garları ve üçüncü bir devletin topraklarını transit geçerek iki devletin garları arasında yapılan taşımalar, eğer taşımanın yapıldığı hatlar sadece bu üç devletten birinin demiryolu tarafından işletiliyorsa, gönderen bu durumu hamule senedinde belirtti ise ve ilgili devletlerin mevzuatında aksi öngörülmüyorsa dâhili taşıma rejimi uygulanır.

COTIF m.3/2 uyarınca karayolu, denizyolu ve iç su yollarının da Merkez Ofisince listeye alınması mümkündür. Bu düzenleme çok modlu taşıma şeklinde icra edilen taşımalarda da COTIF-CIM'in uygulanabileceğini göstermektedir. Ancak burada esas taşımanın demiryolu modunda yapılması gerekir[186].

3.2.1.5. Taşımanın Ücret Karşılığı Yapılması

COTIF-CIM'de taşıma sözleşmesinin bedel karşılığında yapılacağına dair herhangi bir düzenleme bulunmamakla beraber muhtelif düzenlemelerin yorumundan demiryolu taşıma sözleşmesinin dolayısı ile CIM'e tabi taşımaların ücret karşılığı yapılacağı sonucuna ulaşılabilmektedir. Örneğin CIM m.6 tarifeleri düzenlemektedir. CIM m.15 *"masrafların ödenmesi"* başlığını taşımaktadır. Bu düzenlemelerden taşıma faaliyetinin ücret karşılığında yapılması gerektiği aksi halde CIM'in uygulama alanı bulmayacağı sonucunu çıkarabiliriz.[187]

3.2.1.6. Demiryolunun Taşıma Zorunluluğu

CIM m.3 demiryoluna taşıma zorunluluğu yüklemektedir. Bu hükmün düzenlenmesinde demiryolu taşıma faaliyetinin kamu hizmeti ve genelde tekelci idareler tarafından yapılması etkili olmuştur[188]. CIM m.3'e göre taşıyıcı, birleşik hükümlere birlikte gönderenin birleşik hükümlere, tamamlayıcı hükümlere ve tarifelere uyması; taşımanın normal trafiğin gereksinimlerini karşılamaya yeterli personel ve araçlarla yapılması; taşıyıcının önleyemeyeceği ve çözüm bulmak zorunda olmadığı nedenlerle taşımaya engel durum olmaması şartıyla bütün tam vagon eşya taşımalarını yapmak zorundadır[189].

---

[186] Özdemir, Ibid, s.59
[187] Özdemir, Ibid, s.60
[188] Özdemir, Ibid, s.60
[189] Arkan, 1987, ss. 58-59

Demiryolunun taşıma zorunluluğu, yükleme, aktarma ve boşaltması özel araçlar kullanılmasını gerektiren yükler için ancak garda bu özel araçlar mevcutsa söz konusu olur[190]. Ayrıca demiryolu CIM m.3/3 uyarınca taşıması süresiz olarak yapılabilen yükü taşımayı kabule zorunludur.

COTIF sözleşmesinin yanında bazı özel nitelik arz eden hususlarda yönetmelikler çıkarılmıştır. Bunlar;

- Şahıslara Ait Vagonların Taşınması Özel Hükümler Bileşik Hükümlerin 1 numaralı eki olan Şahıslara Ait Vagonların Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik (RIP)
- Demir Yolu Kuruluşları Arasında Vagonların Değişimi ve Kullanılmasına İlişkin Yönetmelik (RIV)
- Konteynerlerin Demir Yolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik (RIC)
- Tehlikeli Maddelerin Demir Yoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik (RID)
- Uluslararası Eşya Talimatı (P1M)
- Demir Yolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarına İlişkin Anlaşma (AIM)

Bu yönetmeliklerden konumuzu en çok ilgilendireni enerji ürünlerinin genellikle tehlikeli madde niteliği arz etmesinden dolayı RID'tir.

3.3.2. RID

RID COTIF'ın C Ekidir. RID düzenlemeleri ayrı bir düzenleme olmadığı COTIF sözleşmesinin eki olduğu için COTIF düzenlemeleri ile birlikte 1 Mayıs 1985'te yürürlüğe girmiştir[191]. RID'ın kapsamı 1 inci maddesinde belirtilmiştir. Buna göre RID, RID taraf ülkelerinin bölgelerinde bulunan demiryollarında uluslararası düzeyde taşınan tehlikeli yükler ile başka bir taşıma modu ile gerçekleştirilen taşımayı düzenleyen uluslararası talimatlara tabi olarak CIM yeknesak kurallarının uygulandığı demiryolu taşımacılığına destek niteliğindeki taşıma işlemlerine uygulanacaktır. RID'ın uygulama kapsamına COTIF'ın Ek A'da taşınmasını yasakladığı maddelerin taşınması faaliyetleri

[190] Arkan, 1987, s.59
[191] RID COTIF sözleşmesiyle beraber yürürlüğe girdiğinden Türkiye açısından yürürlük tarihi COTIF sözleşmesinin onaylanması ve sekretaryaya ulaştırılması tarihidir. Ayrıntı için Bkz. Yukarıda Dipnot 176

girmez. RID'ın kapsamı belirlenirken esas alınan RID taraf ülkesi, COTIF m.42/1 ilk cümle uyarınca RID ile ilgili olarak herhangi bir beyan vermemiş, OTIF organizasyonun bir üye ülke olarak kabul edilir. RID m.3 her RID taraf ülkesine, taşıma sırasındaki güvenlik dışındaki nedenlerle, tehlikeli yüklerin kendi ülkesinde uluslararası taşıma faaliyetini düzenleme ve yasaklama hakkını saklı tutma hakkı vermektedir. RID m.4 tehlikeli yüklerin taşınması söz konusu olsa da demiryoluyla yük taşıma faaliyetlerinde genel anlamda uygulanan ulusal ve uluslararası talimatların uygulanmaya devam edeceğini düzenlemektedir.

Kısaca, RID düzenlemelerine göre OTIF üyesi olan ve RID hakkında herhangi bir beyan vermemiş üye ülkelerin bölgelerinde bulunan demiryollarında uluslararası tehlikeli yük taşımacılığı yapılacaksa veya ADR, IMDG Kod, Tehlikeli Malların Havayoluyla Güvenli Taşınması (IACO-TI), IATA Tehlikeli Maddeler Yönetmeliği (DGR) uyarınca yapılan tehlikeli yük taşımaları CIM uygulama alanına giriyorsa demiryolu taşımacılığına destek niteliğindeki taşıma işlemlerine RID uygulanacaktır. RID'ın uygulanabilmesi için RID taraf ülkesi olan devlet tehlikeli yük taşımacılığını kendi ülkesinde yasaklamamış olmalıdır. Tehlikeli yüklerin taşınması da aslında yük taşıma işlemidir ve demiryolu ile yük taşıma işini düzenleyen ulusal ve uluslararası düzenlemelerin uygulama alanındadır. Ancak tehlikeli yükün taşınmasını konu edinen taşıma faaliyetlerinde RID kuralları da dikkate alınarak taşıma faaliyeti gerçekleştirilecektir.

RID düzenlemeleri 2 yılda bir OTIF'ın uzmanlar komitesi tarafından güncellenmektedir. Son güncelleme 2017 yılında yapılmıştır. Güncelleme yapılırken diğer taşıma modları ile uyumlu olması için çalışmalar yürütülmektedir[192]. Tehlikeli yükün demiryoluyla taşınmasına yönelik olan RID'ın eki RID'ın ayrılmaz parçası kabul edilmektedir. Tehlikeli yükün taşınmasında uyulacak kurallar bu Ek'te düzenlenmiştir. RID'ın eki 7 kısımdan oluşmaktadır. Bu kısımlar;

Kısım 1: Genel Zorunluluklar

Kısım 2: Sınıflandırma

Kısım 3: Sınırlı ve istisnai miktarlara ilişkin tehlikeli malların listeleri, özel hükümler ve muafiyetler

[192] Bkz. https://otif.org/en/?page_id=138 (09.05.2019)

Kısım 4: Paketleme ve tank hükümleri

Kısım 5: Sevkiyat Prosedürleri

Kısım 6: Ambalajlar, orta boy dökme yük konteynerleri(IBC'ler), büyük ambalajlar, tanklar için yapı ve test zorunlulukları

Kısım 7: Taşıma, yükleme, boşaltma ve elleçleme koşullarına ilişkin hükümler

RID, tehlikeli yüklerin demiryoluyla uluslararası alanda taşınması faaliyetinde güvenliğin artırılması için tehlikeli malların sınıflandırılması, paketlenmesi, etiketlenmesi, taşıma faaliyetinde kullanılacak araçlar ve donanımı, tehlikeli mal taşıma faaliyetinde yer alacak kimselerin eğitimi gibi konularda yeknesaklık sağlamayı amaçlamaktadır. Enerji ürünleri tehlikeli nitelik arz ettiği ve demiryolu ile taşınması gerektiği zaman uygulama alnına RID girecektir. En çok taşıması yapılan ürünlerden olan kömür, petrol gibi ürünlerin taşınması faaliyetinde CIM yanında RID de uygulanacaktır.

3.4. Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda

Dünyamızın büyük bir bölümünün sularla kaplı olması denizcilik sektörünün çok hızlı gelişmesine ve giderek önemini artırmasını sağlamştır[193]. Denizyoluyla taşıma faaliyetlerinde güvenliği artırmak amacıyla ülkeler çalışmalar yapmışlar ancak bu çalışmalar diğer devletleri bağlamadığı için ve denizcilik sektörünün uluslararası nitelik taşımasından dolayı uluslararası güvenliği sağlamada yeterli olmamıştır. Denizyoluyla yapılan taşımalarda uluslararası güvenliği sağlamak için uluslararası örgütler çalışmalar yapmaya başlamıştır. Bu alanda en eski ve bilinen uluslararası nitelikteki sivil toplum örgütü Commite Maritime International(CMI)'dir. CMI 1987 yılında Belçika'nın Antwerp şehrinde kurulmuştur. CMI kar amacı gütmeyen bir örgüttür. CMI'nın amacı, ulusal deniz derneklerinin kurulmasını teşvik etmek ve diğer uluslararası örgütlerle işbirliği yapmaktır[194]. CMI deniz hukuku alanında yeknesaklık sağlanması için çalışmalar yürütmüş ve ulusal deniz hukuku derneklerinin çatısı olma rolünü

[193] Murat Ayan-Tan Baykal, "*Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu"*, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c.7, S.13, 2010, ss.275-297
[194] Bkz. http://comitemaritime.org/about-us/ (09.05.2019)

üstlenmiştir. Ulusal deniz hukuku dernekleri CMI üyesi olarak deniz hukukunun yeknesaklaştırılması çalışmalarına katılmaktadırlar[195].

CMI, uluslararası denizcilik sözleşmelerinin hazırlanması ve yürürlüğe konulması konusunda girişimlerde bulunan bir örgütken Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO)'nün kurulmasından sonra deniz hukuku alanında uluslararası nitelik taşıyan sözleşmelerin hazırlanması, yürürlüğe koyulması ve uygulanması görevlerini IMO üstlenmiştir[196]. IMO, ülkelerin denizcilik alanında çalışmalar yürütmesi ve yapılan çalışmalarda yeknesaklığı sağlaması için kurulmuştur. IMO, 6 Mart 1948 tarihinde BM tarafından düzenlenen bir konferans ile kurulmuş ancak çalışmalarına 1958 yılında başlamış bir örgüttür.

IMO'nun amacı "Hükümet düzenlemeleri ve uluslararası ticarette deniz taşımacılığını ilgilendiren her türlü teknik konuyla ilgili uygulamalar konusunda Hükümetler arasında iş birliğini sağlamak, deniz güvenliği, seyrüsefer etkinliği ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda uygulanabilir en yüksek standartların benimsenmesini teşvik etmek ve kolaylaştırmaktır"[197].

IMO amaçlarını gerçekleştirmek için çalışmalar yürütmüştür. IMO'nun en önemli çalışması Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi(SOLAS)'dir[198]. SOLAS 1 Kasım 1974 tarihinde kabul edilmiş 25 Mayıs 1980'de yürürlüğe girmiştir. SOLAS gemilerin, malların ve insanların can güvenliğinin artırılmasını amaç edindiği için oldukça önemli bir sözleşmedir. Enerji ürünlerinin taşınması çoğunlukla tehlikeli olan yükün taşınması anlamına gelmektedir. Tehlikeli maddelerin taşınması sıradan yüklere oranla daha riskli olduğu için gemiyi, çevreyi ve insanların can ve mallarını tehdit etmektedir. İşte bu yüzden SOLAS tarafı olan devletler getirilen kurallara uygun taşıma yaparak bu riski en aza indirebilirler. SOLAS 12 bölümden oluşmaktadır. SOLAS'ın konumuzu ilgilendiren bölümü ise Tehlikeli Yüklerin Taşınması Bölümüdür. Türkiye SOLAS konvansiyonuna taraf bir ülke olmasından dolayı konvansiyonun getirmiş olduğu kurallara tabidir. IMO,

[195] Onur Sabri Durak, Comite Maritime International 40. Konferansından İzlenimler, İstanbul, s.2 Bkz. http://akademi1.itu.edu.tr/duraks/Blog/Gonderi/134 (01/10/2018)
[196] Durak, Ibid, s.3
[197] Bkz. http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx (09.05.2019)
[198] SOLAS sözleşmesini Türkiye 06.03.1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul etmiştir. Söz konusu Bakanlar Kurulu Kararına ve SOLAS'ın Türkçe çevirisine 25.05.1980 tarihli ve 16998 sayılı Resmi Gazeteden ulaşılabilir.

SOLAS dışında Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme(MARPOL)'yi de kaleme almıştır[199]. MARPOL'un amacı, denizyoluyla yapılan taşıma faaliyetleri sırasında bir kaza olması halinde, deniz kirliliğinden zarar görenlerin bu zararlarını tazmin etmek içi yeterli miktarda fonun hazır bulundurulmasıdır. MARPOL sözleşmesinde yer alan ekler;

- Ek-1: Denizlerde Petrol ve Türevlerinden Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi,
- Ek-2: Zehirli Sıvı Atıklarından Oluşan Kirlenmenin Kontrol Altına Alınması,
- Ek-3: Denizyolu ile Ambalajlı Olarak Konteynır, Portatif veya Karayolu ve Demiryolu Tank Vagonları İçerisinde Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi,
- Ek-4: Gemilerdeki Lavabo Atıklarından Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi,
- Ek-5: Gemilerden Çöp Atıkları ile Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi,
- Ek-6; Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Protokolüdür.

Söz konusu ekler incelendiği zaman Ek-1, Ek-2, Ek-3 ve Ek-5 enerji ürünü olarak kabul edilebilecek yüklerdir. Bu yüklerin taşınmasına ilişkin, faaliyette bulunacak taraflar bu eklerde yer alan kurallara uygun taşıma faaliyeti gerçekleştirmelidir.

IMO birçok uluslararası sözleşme hazırlamıştır[200]. IMO bu sözleşmelerin yanında daha önce uluslararası düzenlemelerde yer almayan konularda kodlar, ana hatlar ve tavsiye kararları almıştır. IMO'nun çıkartmış olduğu tavsiye kodlarından IMDG Kod enerji ürünlerinin taşınmasında en fazla başvuru yapacağımız kaynaklardan birisidir. IMO'nun hazırlamış olduğu tavsiye kodları kural olarak bağlayıcı olmasa da

[199] Türkiye MARPOL 73/78 sözleşmesinin 1 inci, 2 nci ve 5 inci eklerine, 24.06.1990 tarih ve 20558 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 3.5.1990 tarih ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur.
[200] IMO tarafından hazırlanmış ve Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler için bkz. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi, http://imo.udhb.gov.tr (09.05.2019)

yargı makamları bu tavsiye kodlarında yer alan düzenlemeleri standart olarak kabul etmekte ve buna uygun hüküm kurmaktadırlar[201].

Denizyoluyla yapılan taşımalarda LK, HK ve RK temel düzenlemelerdir. Bu düzenlemeler, navlun sözleşmesinin konusu enerji ürünleri de olsa uygulama alanı bulabileceği için kısaca üzerinde durmanın faydalı olacağı düşüncesindeyiz.

3.4.1. IMO'nun Kükürt Tavanı Uygulaması ve Taşıma Hukukuna Etkisi

IMO enerji ürünü olan petrol doğal gaz ve LPG gibi gemi yakıtlarındaki kükürt oranının düşürülmesine yönelik olarak bir çalışma yapmıştır. Bu çalışma enerji ürünlerini taşıyan gemilerin maliyetlerinin artması ve enerji ürünlerinin taşınmasına etkisi dolayısı ile bu kısımda anlatılmıştır.

Gemiler için temel yakıt kaynağı olarak kabul edilen "bunker" yağı ham petrolün damıtılması sonucunda elde edilen ağır bir akaryakıttır. Ham petrol motordaki yanma ile birlikte gemi emisyonlarına sebep olan kükürt içermektedir. Bu kükürt oksitlerin (SO_x) doğaya salınımının ise insan sağlığına (solunum septomları, akciğer hastalığı gibi) zarar verdiği bilinmektedir. İnsan sağlığına zarar vermesinin yanında SO_x salınımı ormanlara suda yaşayan canlı yaşamına da zarar vererek doğanın dengesinin bozulmasına hatta asit yağmurlarına sebebiyet verebilmektedir. Tüm zararları göz önünde bulunduran IMO SO_x salınımı azaltarak hava kalitesini ve çevreyi korumayı amaçlamaktadır[202].

IMO kükürt salınımını azaltmaya yönelik olarak ilk çalışmalarını 2005 yılında MARPHOL sözleşmesinin eki olan Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Protokolüne koymuş olduğu düzenleme ile başlatmıştır. Bu düzenleme zaman içerisinde kükürt oranının azatılmasına yönelik olarak güncellenmiştir. 1 Ocak 2020'den itibaren gemilerde kullanılan yakıtlar için günümüzde %3,5(m/m) olan kükürt tavanı %0,5(m/m)'e düşürülecektir. IMO'nun bu kararı kontrol bölgesi olarak kabul

[201] Lucienne Carasso Bulow, "Dangerous" Cargoes: The Responsibilities and Liabilities of The Various Parties, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1989, ss.342-362
[202] Bkz. http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx (21.07.2019)

edilen (ECAs) bölgelerde[203] daha düşük bir kükürt tavanı 0,10(m/m) belirlendiği için uygulanmayacaktır.

IMO'nun bu kararı sonrası Gemiler kükürt tavanına uyabilmek için 3 yöntemi seçebileceklerdir. Bu yöntemler; gaz temizleme sistemi, düşük kükürtlü yakıt kullanımı ve LNG, biyodizel gibi kükürt içeriği düşük yakıt kullanımıdır[204]. Gaz temizleme sistemi, egzoz gazı temizleme sistemi kullanılarak yüksek kükürt içerikli yakıt kullanılsa dahi %0.5 kükürt tavanı sınırına uyulabileceği üreticiler tarafından ifade edilmektedir. Bu yöntemin kullanılabilmesi için yatırımların geri dönüş süresine ve adaptasyon sürecinin iyi analiz edilmesi gerekmektedir. Düşük kükürtlü yakıt kullanımı, IMO'nun düzenlemesine uyum için en az sermaye gerektiren yöntem olarak düşük kükürtlü yakıt kullanımı karşımıza çıkmaktadır. Ancak düşük kükürtlü yâkıtlara olan talebin hızla artacak olması ve bölgsel arz/talep farklılıklarının oluşması sebebiyle yakıt fiyatlarının yükselmesi bu yöntemin olumsuzluklarındandır. Bu yöntemde ayrıca düşük kükürtlü yakıtlarla hali hazırda kullanılan yakıtların veya diğer yüksek kükürt içeren yakıtların karıştırılarak kükürt tavanına uyulması da söz konusu olabilecektir. Bu ihtimalin olumsuz yanı ise rafinerilerin bu üretimi yapacak kapasiteye ve uygunluğu sahip olmayışıdır. 2020 yılına kadar rafinerilerin bu koşulları sağlama ihtimalleri de vardır. LNG, biyodizel gibi kükürt içeriği düşük yakıt kullanımı, LNG ihmal edilebilir kükürt içeriği ve düşük fiyat sebebiyle tercih edilebilir yöntemlerden birisidir. Bu yöntemin tercih edilmesinde olumsuz olarak motor ve yakıt sistemlerinde gereken değişiklik ve LNG tanklarının gemide fazlaca yer kaplaması sebebiyle yüksek maliyetli olması ve yeni yapılacak gemilerde bu sistemin kurulum maliyetinin de yüksek olmasıdır[205].

Bu çerçevede IMO'nun almış olduğu karar yüksek kükürtlü yakıt tüketimini azaltacak olmasının yanında gemi endüstrisinin dinamiklerini de sarsacaktır. Şöyle ki bu kükürt tavanı kararına uygun taşıma yapılabilmesi için gemilerin ya gaz temizleme sistemi kullanması gerekecek ya düşük kükürtlü yakıt tüketmesi gerekecek ya da LNG, biyodizel gibi kükürt salınımı çok düşük olan yakıtlara yönelmesi gerekecektir. Yukarıda açıklandığı gibi tüm bu yöntemler maliyet unsurunu artırmaktadır.

[203] Kontrol bölgesi olarak kabul edilen ECAs bölgeleri; Baltık Denizi Bölgesi, Kuzey Denizi Bölgesi, Kuzey Amerika Bölgesi(Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'daki belirlenmiş kıyı bölgelerini kapsar) ve ABD Karayip Denizi Bölgesi(Porto Riko ve ABD Virgin Adaları çevresinde)'dir.
[204] Bkz. http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx (21.07.2019)
[205] Hasan Emrah Çelebioğlu; Rauf Fırat Yaşar, Uluslararası Denizcilik Örgütünün Kükürt Tavanı Uygulaması ve Türkiye Akaryakıt Piyasalarına Etkileri (1), Uzman Gözüyle Enerji, 2018, S.10, ss.12-17

Taşıyanların/Donatanların bu maliyeti karşılayabilmek adına navlun bedellerini yükseltmesi muhtemeldir. Denizyolu taşımacılığının tercih edilme sebeplerinden birisi olan düşük navlun bedelleri bu karar sonrası denizyolu taşımacılığının daha az tercih edilmesine sebebiyet verebilecektir.

Konumuz açısından Dünya ticaretinin yaklaşık %80'inin denizyoluyla gerçekleştirildiği göz önüne alınırsa enerji ürünlerinin taşınması da bu karardan etkilenecektir[206]. Dünya gemi filosunun %72'sini petrol tankerleri ve dökme yük gemilerinin oluşturduğu düşünülürse[207] ülkemiz gibi ham madde açısından zengin olmayan bölgelere denizyolu ile yapılan petrol, LPG, LNG, kömür gibi enerji kaynaklarının taşınma bedelleri yükseleceği için enerji arz güvenliğinin sağlanmasının da zorlaşacağı kabul edilebilir.

3.4.2. Lahey Kuralları

Denizyoluyla yapılan taşıma faaliyetleri 19. yüzyıla kadar basit kural ve yöntemlerle yapılırken bu yüzyılda yaşanan teknolojik gelişmeler denizcilik alanında da kendisini göstermiştir. Makinalar ile seri üretime geçilmesi taşınan ürün miktarını, hammaddelerin uzak mesafelerdeki üretim merkezlerine taşınması ihtiyacı da denizyoluyla yapılan taşıma mesafelerini artırmıştır. Bu gelişmeler denizcilik alanında gemilerin kapasitelerinin artmasına, büyük denizcilik şirketlerinin tarifeli seferler oluşturmasına sebebiyet vermiştir. Taşınan yük miktarı ve taşınan yükün değeri arttıkça, yükü tehdit eden tehlikeler ve oluşan zarar da artmıştır[208]. Bu dönemde denizyoluyla yapılan taşımaları düzenleyen kuralların olmaması sebebiyle, güçlü konumdaki taşıyanlar, sorumsuzluk kayıtları ile kendilerini her türlü zıya ve hasardan sorumsuz kılma noktasına gelmişlerdir. Bu durum taraflar arasındaki dengeyi bozmuş ve bu dengenin tekrar kurulması için ulusal ve uluslararası alanda çalışmaların yapılması ihtiyacı hâsıl olmuştur[209].

Taraflar arasındaki dengesizliğin giderilmesi için çalışmalar yapılmış ve Amerika'da 13.02.1893 tarihinde Harter Act yasası yürürlüğe koyulmuştur. Bu yasa

---

[206] Ibid, s.12
[207] Ibid, s.14
[208] Necat Azarkan, "*Babil'den Rotterdam'a Deniz Ticareti Hukukunda Taşıyanın Sorumluluğu"*, Prof. Dr. Tuğrul Arat'a Armağan, Ankara, Yetkin Yayımcılık, 2012, s.176
[209] Nihal Pamuk, Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2011, s.4

taşıyanların navlun sözleşmelerine ve konşimentolara koydukları sorumsuzluk klozlarını sınırladığı için oldukça önemlidir. Bu düzenleme ile beraber taşıyanın navlun sözleşmesi ve konşimentolara koydukları sorumsuzluk klozlarından; yükleme, istifleme ve boşaltma sırasındaki gerekli bakım ve özenin gösterilmemiş olması dolayısı ile oluşan zarardan taşıyanın sorumlu olmayacağına dair olanları yazılmamış sayılacaktır. Ayrıca geminin sefere elverişli olmamasından sorumlu olunmayacağına dair sorumsuzluk klozları da geçersiz sayılmıştır. Taşıyan ve taşıtan arasındaki dengenin sağlanması amacıyla taşıyan lehine bazı düzenlemeler de Harter Act ile yapılmıştır[210].

Harter Act ulusal bir düzenleme olduğu için uluslararası alanda uygulanması kanunlar ihtilafı ile karşı karşıya gelmekteydi bu sorunun aşılması için kanunlar ihtilafının uluslararası bir düzenleme ile aşılması fikri ortaya çıkmıştır[211]. Harter Act ulusal bir düzenleme olmasına rağmen taşıyanların sorumsuzluk klozlarının uluslararası düzenleme ile sınırlanabileceği fikrinin temelini oluşturmuştur[212].

19. yüzyılda yaşanan teknolojik gelişmelerden sonra taşıyanların sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan Harter Act'ın ulusal bir düzenleme olması üzerine 1921 yılında Belçika'nın La Haye şehrinde Milletlerarası Hukuk Derneği(International Law Association) bünyesinde yapılan konferansta 1921 LK kabul edilmiştir. Bu kurallar taşıyanların sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan kurallardan oluşmakta ve bu kurallara konişmentolarda yer verilmesi tavsiye edilmekteydi[213]. 1921 LK bağlayıcılığı olmadığı ve taşıtanların/donatanların isteğine bağlı olduğu için istenen işlerliği kazanamamıştır. Kuralların uygulamada yeterli işlerliği kazanabilmesi için CMI tarafından 1922 ve 1924 yıllarında düzenlenen konferanslar sonucunda 1921 LK küçük değişikliklerle 25 Ağustos 1924 tarihinde *"Konişmentoya Mütaallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme"*[214] olarak imzalanmıştır[215].

---

[210] Ayrıntısı için Bkz. Azarkan, Ibid, s.176

[211] Yüksel Şahin, Deniz Taşımacılığında La Haye, La Haye/Visby Kuralları ile Hamburg Kurallarının Karşılaştırılması, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999, s.3; Pamuk, Ibid, s.4

[212] Pamuk, Ibid, s.4

[213] Şahin, Ibid, s.3; Pamuk, Ibid, s.5, Azarkan, Ibid, s.177

[214] Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme(Lahey Konvansiyonu), Türkiye bu konvansiyonu 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla onaylamıştır. Onaylamaya ve konvansiyonun Türkçe çevirisine 22.02.1955 tarihli ve 8936 sayılı Resmi Gazeteden ulaşılabilir. Konvansiyon Türkiye açısından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye Lahey konvansiyonunu onaylamanın dışında Alman Ticaret Kanunundan iktibas yoluyla 29.06.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununa almıştır.

[215] Pamuk, Ibid, s.5

LK'da denizcilik alanındaki gelişmeler göz önünde bulundurularak 19-22 Şubat 1968 tarihinde Brüksel'de Viby Kuralları olarak anılan ek değişiklik protokolü kabul edilmiştir[216]. Bu değişiklik protokolü 1977 yılında yürürlüğe girmiştir. Visby protokolü LK'yı kabul eden tüm devletlerce onaylanmamıştır[217].

LK'nın uygulanma şartlarına ilişkin olarak 10 uncu maddesinde *"İşbu sözleşme hükümleri, âkit devletlerden biri tarafından tanzim edilen her konişmentoya tatbik olunacaktır."* şeklindedir. Buna göre LK'nın uygulanması için konişmentolu taşıma yapılmasının zorunlu olduğu sonucu çıkmaktadır. Bu kural emredici olarak ifade edildiği için konişmento düzenlenmemiş taşımalara LK'nın uygulanması söz konusu değildir. Düzenlemeden çıkan diğer bir şart ise âkit devlet tarafından tanzim olunmuş konişmento olması gereğidir[218]. Kısaca âkit devlet tarafından düzenlenmiş her konişmentolu taşımaya LK uygulanabilecektir[219].

3.4.3. Hamburg Kuralları

Denizyolu ile yük taşımayı düzenleyen bir diğer uluslararası konvansiyon HK'dır. HK, LK'da değişiklik yapan Visby Kurallarına beklenen katılımın sağlanmaması ve LK'nın günün ihtiyaçlarına cevap vermediği düşüncesine dayanarak hazırlanmış bir konvansiyondur[220]. 1969 yılında BM'in görevlendirdiği UNCITRAL bünyesinde, risklerin her iki tarafça eşit paylaştırılmasına yönelik yapılan çalışmalar sonucunda 31 Mart 1978 tarihinde Hamburg'da düzenlenen BM Denizde Eşya Taşıma Konferansı'nda *"Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu"* veya diğer adıyla *"Hamburg Kuralları"* kabul edilmiştir[221]. HK 1 Kasım 1922 tarihinde yürürlüğe girmiştir[222].

---

[216] Konunun uzunluğu dikkate alınarak Visby kurallarından sadece bahsedilerek geçilmiştir. Visby Kuralları ile değiştirilen hükümler için Bkz. Pamuk, Ibid, s.8; Azarkan, Ibid, ss. 178-179

[217] Şahin, Ibid, s.4; Türkiye Lahey Kurallarına taraf bir ülke olmasına rağmen Visby Kurallarına taraf değildir.

[218] Akit devlet kavramının neyi ifade ettiğine dair doktrinde tartışma vardır. Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. Ateş, Ibid, ss. 28-30

[219] Visby Kurallarının uygulama alanı için Bkz. Şahin, Ibid, ss.6-7

[220] Azarkan, Ibid, s.180

[221] Hamburg Kurallarının İngilizce metni için Bkz. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html (09.05.2019) Hamburg Kurallarının Türkçe çevirisi için bkz. Tahir Çağa, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı 1978", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 1979, c.10, S.2, ss.323-352

[222] Bkz. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html (09.05.2019) Türkiye HK'ya taraf değildir. Ancak 6102 sayılı Ticaret Kanunu'nun hazırlanmasında HK dikkate alınmıştır.

HK, LK'yı güncelleştirmek için değil LK'nın yerine geçmesi için hazırlanmış ve taşıyanın sorumluluğu alanında esaslı değişiklikler getirmiştir. HK;

- LK'nın uygulama alanından daha geniştir. HK'nın uygulanması için konişmento düzenleme zorunluluğu yoktur. HK çok modlu taşımaların sadece deniz ayağı için uygulanabilecektir.[223]
- HK'da taşıyanın sorumluluk süresi eşyanın taşınmak üzere alınmasından teslimine kadar olan süredir. Bu hali ile LK'da yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sonuna kadar olan sorumluluk süresinden daha geniştir.
- Mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri kurtarma ve yardım dışında kaldırılmıştır[224].
- LK'da zararın tazmini için öngörülen 1 yıllık hak düşürücü süre, HK'da 2 yıllık zamanaşımı süresi olarak öngörülmüştür[225].
- Güverte yükü ve canlı hayvan taşımasını konu edinen navlun sözleşmeleri konusunda düzenlemeler yapılmıştır[226].

Tüm bu düzenlemeler HK'nın, LK'ya oranla taşıyanlar için daha ağır olduğunu ortaya koymaktadır. Taşıyanların konumlarını korumak istemeleri bu konvansiyonun beklenen ilgiyi de görmemesine sebep olmuştur.

HK m.2/1'ye göre HK'nın iki ayrı devlet arasındaki denizde yük taşıma sözleşmelerine uygulanabilmesi için; sözleşmede yer alan yükleme limanı, boşaltma limanı veya ihtiyari olarak öngörülmüş fakat gerçek boşaltma limanlarından birisi âkit devlet ülkesinde bulunmalı veya konişmento veya taşıma sözleşmesi âkit devlet ülkesinde düzenlenmeli veya konişmento veya taşıma sözleşmesi, sözleşmeyi HK'ya tabi kılmalıdır. HK'nın uygulanabilmesi için m.2/2 gereğince geminin, taşıyanın, taşıtanın, gönderilenin veya herhangi bir ilgilinin tabiiyetine bakılmaz. HK m.2/3 gereğince bu kurallar çarter partilere uygulanmaz[227].

---

[223] Pamuk, Ibid, s.10
[224] Yalçın, Ibid, s.20
[225] Azarkan, Ibid, s.181; Pamuk, Ibid, s.10
[226] Azarkan, Ibid, s.180; Pamuk, Ibid, s.10
[227] Bununla birlikte çarter parti gereğince bir konişmento düzenlemesi ile taşıyan ile çarterer olmayan konişmento hamili arasındaki ilişkileri konişmentonun düzenlemesi halinde, o konişmentoya HK uygulanabilecektir. HK m.2/4 gereği olarak navlun sözleşmesinde birbiri ardına yapılacak taşımalar öngörülmüşse bu durumda HK her bir taşıma için uygulanacaktır. Ancak çarter sözleşmesine dayanarak yapılan taşımalarda HK m.2/3 uygulama alanı bulacaktır. HK çarter düzenlemesi yapmış ancak çarter

3.4.4. Rotterdam Kuralları

RK, LK'nın ve HK'nın zamanın gerisinde kaldığı düşüncesi ile bu düzenlemelerin yerine geçmesi için hazırlanmıştır[228]. RK'nın hazırlanma sebepleri;

- Konteyner taşımacılığının gelişmesi ile beraber hasar ve zıya halinde halen yürürlükte olan LK ve HK paket/birim başına sorumluluk limitinin zamanın gerisinde kalması,
- Ticaret hacminin büyümesi teknolojik gelişmelerle beraber gemilerin taşıma kapasitelerinin artması ve limanların gelişmelere uygun dizayn edilmesi,
- Elektronik konişmentonun taşıma faaliyetlerinde kullanılması daha önce düzenlenmemiş bir durum teşkil etmesi,
- "Door-to-Door" taşımaların gelişmesi ile birlikte nakliye şirketlerinin limandan limana değil kapıdan kapıya taşıma faaliyetlerini üstlenmesi sonucunda çok modlu taşıma sistemlerinin daha fazla kullanılmaya başlanması ancak çok modlu taşıma faaliyetlerini düzenleyen uluslararası bir düzenlemenin olmayışı[229].

RK, CMI'nın hazırlık çalışmaları sonucunda UNCITRAL tarafından 11 Aralık 2008 tarihinde BM Genel Kurulunda "Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu"[230] adıyla onaylanmıştır. Sözleşmelerin yapıldıkları yerin ismi ile anılması prensibi bu konvansiyon için de geçerlidir. Bu konvansiyon kısaca RK olarak anılmaktadır[231].

RK'nın hazırlanması diğer konvansiyonlar gibi denizyoluyla yapılan taşımacılık faaliyetlerinin yeknesaklaştırılmasına hizmet etmek içindir. RK m.2'de *"Bu konvansiyonun yorumlanmasında konvansiyonun uluslararası niteliği ve uluslararası ticarette iyi niyetle uygulanmasında ve gözetilmesindeki yeknesaklığın desteklenmesi ihtiyacı göz önünde bulundurulacaktır"* şeklinde ifade edilmiştir.

---

tanımı yapmamış olması HK'nın en büyük eksiklerinden birisi olarak görülmektedir. Bkz, Şahin, Ibid, s.24

[228] Gülfer Kuyucu, Rotterdam Kurallarında Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s.17

[229] Pamuk, Ibid, ss.12-13

[230] Bu konvansiyon 23.09.2009 tarihinde kabul edilmiştir. Ancak yürürlüğe girmesi için 20 taraf ülkeye ihtiyaç vardır. Şu anda 20 taraf ülke şartı sağlanmadığı için yürürlükte değildir.

[231] Pamuk, Ibid, s.15

RK'nın hangi taşımaları kapsayacağı 5 ila 7 inci maddede düzenlenmiştir. RK, teslim alma ve teslim etme yerinin iki farklı devletin içinde bulunduğu navlun sözleşmelerine; teslim alma yeri, yükleme limanı, teslimat yeri veya boşaltma limanlarından herhangi birisi RK'ya taraf devletin sınırları içerisinde ise uygulanabilir. RK'nın uygulama alanı LK'ya göre daha geniştir şöyle ki RK'nın uygulanması için konişmento düzenlenmiş olmasına gerek yoktur. Ancak RK uygulanabilmesi için navlun sözleşmesi yapılmış olmalıdır[232].

Çalışmamızın konusu olan enerji ürünlerinin taşınmasına dair RK'da yer alan düzenlemeler; RK m.15, m.16 ve m.32'dir. Bu düzenlemeler her ne kadar tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkinse de enerji ürünlerinin genellikle tehlikeli madde kabul edilmesinden dolayı bu maddelere uygun taşıma yapmak navlun sözleşmesi taraflarının yükümlülüğüdür.

3.4.5. IMDG KOD

1960 yılı SOLAS konferansında kabul edilen 56 sayılı kararla, hükümetlerin denizyoluyla tehlikeli maddelerin taşınması içi yeknesak kurallar benimsemeleri tavsiye edilmiştir. Bu tavsiyeyi uygulamak için IMO bünyesinde faaliyet gösteren Deniz Emniyeti Komitesi(MSC) çalışmalar başlatmış ve bu çalışmalar sonucunda IMDG kod MSC tarafından kabul edilmiştir. MSC tarafından kabul edilen IMDG Kod 1965 yılındaki IMO Meclisi tarafından hükümetlere uygulamaları için tavsiye edilmiştir[233]. IMDG Kodun hükümetlerce uygulanması için SOLAS-74'te bölüm 7 kural 1'de IMDG Koda atıf yapılmıştır. Ancak IMDG Kod 31 Aralık 2013 tarihine kadar tavsiye niteliğinde olmuştur. SOLAS-74 sözleşmesinde 2002 yılında yapılan değişiklikle 1 Ocak 2014 tarihinden itibaren paketli haldeki yüklerin gemiyle taşınması faaliyetinde IMDG Kod'un uygulanması zorunluluk haline getirilmiştir. SOLAS-74'te yapılan bu değişiklik MSC tarafından benimsenmiştir. IMDG Kod 2 yılda bir güncellenmektedir. Son güncelleme 2017 yılında yürürlüğe girmek üzere 13 Mayıs 2016 tarihinde kabul edilmiştir.

IMDG Kod 7 Kısımdan oluşmaktadır. Bu kısımlar:

---

[232] Selim Ciğer, "*Rotterdam Rules' Scope of Applicationin the Context of Multimodal Transport*", Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, c.5, S.2, ss.159-187

[233] Meltem Deniz Güner Özbek, The Carriage Of Dangerous Goods By Sea, Springer, Verlag Berlin Heidelberg, 2008, s.5; http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solasKod.aspx (09.05.2019)

Kısım 1: Genel Hükümler, Tanımlar ve Eğitim

Kısım 2: Sınıflandırma

Kısım 3: Tehlikeli Mallar Listesi, Özel Hükümler ve Muafiyetler

Kısım 4: Paketleme ve tank hükümleri

Kısım 5: Sevkiyat Prosedürleri

Kısım 6: Ambalajların, orta boy dökme yük konteynerlerin(IBC'ler), büyük ambalajların, portatif tankların, çok elemanlı gaz konteynerlerinin(MEGC'ler) ve karayolu tankerlerinin üretimi ve testleri

Kısım 7: Taşıma faaliyetlerine ilişkin hükümler

IMDG kodun amacı, tehlikeli yüklerin ticaretteki serbest hareketliliklerini kolaylaştırırken bu yüklerin emniyetli bir şekilde taşınmalarını sağlamak ve çevre kirliliğini önlemektir[234]. IMDG Kod her ne kadar sadece denizyolu taşıma faaliyetinde bulunan kimseler için çıkartılmış olsa da birçok konuda diğer sektörleri de etkilemektedir. Ambalaj, nakliyeci, terminal operatörü sektörleri de IMDG Kod ve düzenlemelerinden etkilenmektedir.

3.5. Havayoluyla Yapılan Taşımalarda

Havayolu taşıma faaliyetleri diğer taşıma türlerine göre sonradan gelişmiş bir türdür. Havayolu ile daha çok hacim olarak küçük ancak değer olarak yüksek olan eşyalar taşınmaktadır. Sonradan gelişmiş olsa bile havayolu taşıma faaliyetleri beklenenden daha hızlı bir gelişme göstermiştir. Havayolu taşımasının gelişmesinde etkili olan birçok uluslararası örgüt mevcuttur. Bu örgütlerden en önemlileri, Uluslararası Hava Yolu Taşımacılığı Birliği(IATA) ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı(ICAO)'dır.

IATA, 19 Nisan 1945 tarihinde Küba'nın Havana şehrinde kurulmuştur. IATA kurulduğunda çoğunlukla Avrupa ve Kuzey Amerika olmak üzere 31 ülkeden 57 üyeye sahip iken günümüzde dünyanın her yerinde 120 ülkeden 280 üyeye sahip bir kuruluştur[235]. IATA'nın amacı; havayolu şirketleri ve yolcular için havayolu taşıma faaliyetini, mümkün olan en yüksek hızda, emniyetli, güvenli ve verimli hale

[234] Bkz. http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solasKod.aspx (09.05.2019)
[235] Bkz. https://www.iata.org/about/Pages/history.aspx (09.05.2019)

getirmektir. IATA'nın görevleri arasında, ICAO ve diğer organizasyonlarla işbirliğinin sağlanması ve sözleşme şartlarının belirlenmesinde etkin rol almak vardır.

ICAO, 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago Konvansiyonuna imza atan 52 ülke tarafından kurulmuştur. Chicago konvansiyonu havayoluyla uluslararası taşımacılığa izin veren temel ilkeleri oluşturmuş ve ICAO'nun kurulmasını sağlamıştır. ICAO ilk başta sözleşmenin onaylanması için gereken olağan gecikmelerden sonra 4 Nisan 1947'de faaliyete geçmiştir. Ara dönemde geçici ICAO olan PICAO görev yapmaktaydı[236]. Uluslararası hava taşımacılığının güvenli, düzenli, verimli bir şekilde çalışması ve gelişmesi için üye devletlerle işbirliği içinde çalışma sağlamak, barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini tavsiye etmek, sivil havacılık için havayolu ile ilgili tesislerin gelişimini teşvik etmek ICAO'nun amaçları arasındadır[237].

3.5.1. Varşova Konvansiyonu

Havayolu taşıma faaliyetlerinin beklentilerin üzerinde bir hızla gelişmesi klasik hukuk kurallarının yetersiz kalmasını ve anlaşmazlıkları beraberinde getirmiştir. Uyuşmazlıkların çözümü için uluslararası alanda yeknesak düzenlemelerin olmaması yüzünden tatmin edici sonuçlar elde edilememesi bu alanda uluslararası düzenleme yapılma ihtiyacını doğurmuştur. Bu çalışmalar 26 Ekim 1925 tarihinde Paris'te Milletlerarası Hava Hususi Hukuku Konferansı olarak kendisini göstermiştir. Konferansta hava taşıyanının sorumluluğuna dair hükümler bulunduran kanun tasarısı görüşülerek sözleşme taslağı haline getirilmiş ve bu taslak delegeler tarafından imzalanmıştır. Daha sonra bu taslak Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens(CITEJA) tarafından düzenlenen toplantılarla olgunlaştırılmış ve 4 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da toplanan konferansta *"Hava Yolu ile Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma"* olarak kabul edilmiştir. Bu anlaşma yapıldığı yerin ismi ile Varşova Konvansiyonu olarak anılmaktadır. Bu konvansiyonu onaylayan devletler için konvansiyon 12 Ekim 1929 tarihinde yürürlüğe girmiştir[238].

---

[236] Bkz https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx (09.05.2019)
[237] MEB, Havayolu Taşımacılığı, s.14
[238] Bülent Sözer, "*Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları"*, Batider, c.9, S.2, 1977, ss, 369-403

VK esas olarak havayolu taşıma sözleşmelerine uygulanacak olan temel kurallar ve havayolu taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının sorumluluğu üzerinde durmaktadır[239]. VK'nın amacı havayolu ile yolcu, yük ve bagaj taşımaları açısından yeknesak kurallar getirmek ve gelişmeler doğrultusunda sürekli güncellemeler yapılmasıdır[240].

VK ve protokolleri dışında IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability(IAA) imzalanmıştır[241]. IATA düzenlemeleri özel hukuka tabi sözleşmeler oldukları için uluslararası hukuk açısından bağlayıcı değillerdir[242]. Bu düzenleme taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma limitlerinin zamanla yetersiz kalması sebebiyle hazırlanmıştır[243]. Yine VK'dan ayrı olarak 1961 Guadalajara Ek Sözleşmesi hazırlanmıştır. Bu sözleşmede esas olarak fiili taşıyanın, akdi taşıyanın kullanabileceği sorumluluğu sınırlandırma ve diğer defilerden yararlanması üzerinedir[244].

VK'nın uygulanma şartları konvansiyonun 1 inci maddesinin birinci fıkrasında "Bu sözleşme, uçak ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanacaktır. Bir hava işletmesi tarafından uçakla yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır." şeklinde düzenlenmiştir. Bu düzenlemeden ve konvansiyonun diğer düzenlemelerinden uygulanma şartlarını; taşıma sözleşmesi düzenlenmiş olması, taşımanın uçakla yapılması, taşımanın kural olarak bedel karşılığı yapılması, taşımanın konusunu insan, bagaj veya yükün oluşturması, taşımanın uluslararası nitelik taşıması olarak sıralayabiliriz.

---

[239] Sözer, *1977*, s.375; Hülya Göktepe, "*Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat"*, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara, 2009, s.382

[240] Özdemir, Ibid, s.35; Varşova konvansiyonu; 1955 La Haye Protokolü, 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu, 1971 Guatemala City Protokolü ve 1975 tarihli 4 adet Montreal Protokolleri ile değiştirilmiştir. VK'da değişiklik getiren bu protokollerden 1929 tarihli VK, 1955 tarihli La Haye Protokolü ve 4 sayılı Montreal Protokolü eşya taşımaları bakımından esas olan düzenlemelerdir. Bu değişikliklerden 28 Eylül 1955'te imzalanan protokol 1 Ağustos 1963 tarihinde, 1 sayılı ve 2 sayılı Montreal Protokolü 15 Şubat 1996 tarihinde, 4 sayılı Montreal Protokolü 12 Kasım 1998 tarihinde, yürürlüğe girmiştir, diğer değişiklik protokolleri ise yeterli sayıda devlet tarafından ratifikasyon yapılmaması sebebiyle yürürlüğe girmemiştir. Türkiye VK'ya ve La Haye Protokolüne 01.03.1997 tarih ve 2073 sayılı kanunla katılmayı uygun bulmuştur. Söz konusu uygun bulma kanununa 13.03.1977 tarihli ve 15877 sayılı Resmi Gazeteden ulaşılabilir. Türkiye VK'nın 1971 Guatemala City Protokolü, 3 ve 4 sayılı Montreal Protokollerine 08.05.1991 tarih ve 3736 sayılı onaylamayı uygun bulma kanunu ile katılmıştır. Söz konusu uygun bulma kanuna 21.05.1991 tarih ve 20877 sayılı Resmi Gazeteden ulaşılabilir.

[241] Türk Hava Yolları A.O. bu düzenlemeyi imzalamıştır.

[242] Göktepe, Ibid, s.382

[243] Bülent Sözer, "*Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi",* Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c.3, S.1, 2006, ss. 185-373

[244] Bu sözleşme 18 Eylül 1961 yılında kabul edilmiş ve 1 Mayıs 1964 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu Sözleşmeye Türkiye taraf değildir. Bkz. Sözer, *2006*, s.227

3.5.1.1. Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı

VK'nın uygulanma şartlarının düzenlendiği 1 inci maddesinde ve diğer maddelerde uygulama şartı olarak taşıma sözleşmesinin düzenlenmesi gerektiğinden bahsedilmemiştir. Ancak bazı maddelerin yorumundan VK'nın uygulanabilmesi için taşıma sözleşmesinin düzenlenmesi gerektiği sonucuna ulaşılabilir. Örneğin VK m.1/2'de *"Bu sözleşmenin amacı bakımından uluslararası taşıma terimi, taraflar arasından yapılan anlaşmaya göre, hareket yeri ve varış yeri…"* şeklindeki ifade de geçen taraflar arasında yapılan anlaşma tabiri, yine aynı maddenin üçüncü fıkrasında geçen anlaşma ifadeleri VK'nın her hava taşımasına uygulanmayacağını, sözleşmeye dayalı hava taşımalarını uygulanabileceğini ortaya koymaktadır. Dolayısı ile taşıma sözleşmesine dayanmayan hava taşımaları VK'ya tabi değildir[245]. Havayoluyla yapılacak taşımalarda düzenlenecek sözleşmede Borçlar Hukuku anlamında rızai bir sözleşmedir. VK açısından taşıma sözleşmesinin geçerli olabilmesi için yazılı olması şartı yoktur[246]. Yük taşınması açısından hava konşimentosunun düzenlenecek olması da taşıma sözleşmesinin sıhhat şartlarından değildir. Yine aynı şekilde yükün taşınmak üzere teslimi de taşıma sözleşmesinin kurulmasında etken değildir[247].

3.5.1.2. Taşımanın Uçak ile Yapılması

VK'nın uygulama alanı bulabilmesi için taşımanın uçak ile yapılması zorunludur. Bu şart VK m.1/1'de *"Bu sözleşme… uçak ile… yapılan eşya taşımalarına uygulanacaktır."* şeklinde düzenlenmiştir. Konvansiyon metninde taşıma aracının uçak olarak ifade edilmesi dar yorumlamalara sebebiyet vermiştir[248]. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda uçak kavramı doğrudan ifade edilmemiş hava aracı terimi kullanılmıştır. Hava aracı terimi de havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü araç olarak tanımlanmıştır[249]. Kanımızca uçak teriminin dar yorumlanması uluslararası hava taşımalarında sağlanmak istenen yeknesaklığa uygun olmayacağından VK'nın uygulanması için illaki uçak şartı aranmaması gerektiği şeklindeki ÖZDEMİR'in görüşüne katılıyoruz.

[245] Özdemir, Ibid, s.37
[246] Sözer, *1977*, s.382
[247] Özdemir, Ibid, s.38; Sözer, *1977*, s.382
[248] Sözer, *1977*, s.393; Özdemir, Ibid, s.38
[249] Türk Sivil Havacılık Kanunu m.3

3.5.1.3. Taşımanın Bedel Karşılığı Olması

VK m.1/1'de *"Bu sözleşme… uçak ile yapılan bütün… eşya taşımalarına uygulanacaktır."* ifadesinden VK'nın uygulanabilmesi için ücret karşılığı bir taşımanın söz konusu olması gerektiği sonucuna ulaşılabilecektir. VK hatır taşımalarını kapsam dışında bırakmıştır. Düzenlemede ifade bulan ücret illaki para olarak düşünülmemelidir. Para ile ölçülebilen her şey ücret kavramı içerisinde değerlendirilmelidir[250]. VK m.1/1'in devam eden *"Bu sözleşme… Bir hava işletmesi tarafından uçakla yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır."* ifadesinden VK'nın ücret karşılığı yapılan taşımalara uygulanması kuralına istisna getirilmiştir[251]. Ancak bu istisna hava taşıma faaliyeti gerçekleştiren ve ticari işletme vasfına sahip olmayan hava yolu şirketine rastlamanın neredeyse imkânsız olduğu göz önünde bulundurulduğunda VK m.1'in kendi içerisinde çelişkiye uğradığını göstermektedir. Kısaca ifade etmek gerekirse bedel karşılığı taşıma unsuru ticari işletme vasfına sahip olmayan hava yolu şirketi bulmanın neredeyse imkânsız olmasından dolayı VK'nın uygulama şartı olarak oldukça önemsiz bir hal taşımaktadır.

3.5.1.4. Taşımanın Konusu Yolcu, Bagaj veya Yük Olmalıdır

VK'nın uygulama alanı bulabilmesi için taşımanın konusunun yolcu, bagaj veya yük olması gerekmektedir. Bu konuda VK m.1/1'de yer alan düzenleme *"Bu sözleşme… insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanacaktır."* şeklindedir. Konumuzun yük taşımaları olmasından dolayı yük kavramı içerisine girmeyen yolcu ve bagajdan bahsedilmeyecektir. VK'da eşya kavramı ifade edilmekle beraber eşya kavramının ne olduğu belirtilmemektedir. Bu sebeple özel hukukça eşya kavramı içerisinde değerlendirilen her şey eşya olarak VK'ya tabidir. Ancak VK m.2/2'de posta taşımalarının sözleşme kapsamında olmadığı açıkça düzenlendiği için posta taşımaları açısından VK uygulama alanı bulmayacak bu konuda özel olarak düzenlenmiş uluslararası düzenlemeler[252] uygulama alanı bulacaktır[253].

---

[250] Özdemir, Ibid, s.38; Sözer, *1977*, s.394

[251] VK'ya bedel unsurunda bu şekilde bir istisna koyulmasının esas sebebi havayolu işletmelerinin ücretsiz personel ve promosyon taşımalarıdır. Bkz. Özdemir, Ibid, s.39; Sözer, *1977*, s.395

[252] Posta taşımalarına uygulanacak Uluslararası düzenlemelere Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile BM ile Uluslararası Posta Birliği arasında imzalanan anlaşmalar örnek gösterilebilir.

[253] Özdemir, Ibid, s.40

3.5.1.5. Taşıma Uluslararası Bir Nitelik Taşımalıdır

VK'nın uygulama alanı bulabilmesi için bir diğer şart VK m.1/1'de *"Bu sözleşme… uluslararası… taşımalarına uygulanacaktır."* şeklinde ifade edilmiştir. Konvansiyonun 1 inci maddesinin ikinci fıkrasında da uluslararası taşıma tabiri tanımlanmıştır. Buna göre; taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, taşımada bir kesilme olsun veya olmasın, iki yüksek sözleşen taraf ülkesinde bulunan veya bu sözleşmeye taraf olmasa bile bir başka devletin egemenliği, hükümranlığı, mandası veya otoritesi altındaki bir ülkede olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek yüksek sözleşen taraf ülkesinde bulunan, herhangi bir taşıma uluslararası taşıma kabul edilecektir.

VK m.1/2'de uluslararası taşıma kavramı ifadesinden uluslararası taşıma karakterinin sözleşme ile belli olacağını söyleyebiliriz. Fiilen yapılan taşıma olsa bile akdi olarak uluslararası taşıma yoksa VK uygulama alanı bulmayacaktır.

Oldukça karmaşık bir düzenleme olduğu için uluslararasılık unsurunu örnekle açıklayacak olursak; Türkiye ve Almanya VK konvansiyonuna taraf bir ülkedir. Türkiye'den Almanya'ya yapılacak olan yük taşıma sözleşmesinde VK uygulama alanı bulacaktır. Yine kalkış yeri Ankara varış yeri de Ankara olan bir taşıma sözleşmesinde ara durak olarak Berlin veya başka bir şehir yer alıyorsa bu taşımaya da VK uygulanacaktır. Ancak kalkış ve varış yeri aynı olan ve sözleşmede mola veya durak yeri olarak başka bir ülke öngörülmüyorsa iç taşıma söz konusu olacağı için taşımaya VK uygulanmayacaktır. Sözleşmede ara durak veya mola yeri olarak başka bir ülke belirlenmemiş olduğu halde fiili olarak mola verilmiş veya herhangi bir sebeple durulmuş olsa bile akdi olarak uluslararası nitelik taşımayan bu taşıma faaliyetine VK uygulanmayacaktır.

3.5.2. Montreal Konvansiyonu

VK haricinde 1999 yılında MK hazırlanmıştır. Bu konvansiyonun hazırlanması Varşova/Lahey Konvansiyonunun ihtiyaçlara cevap verememesi üzerine ICAO Hukuk Bürosu tarafından hazırlanan taslak metnin Hukuk Komitesi ve Özel Çalışma Grubu müzakereleri sonucunda nihai halini alması ile ICAO Konseyi tarafından 10-28 Mayıs 1999 tarihlerinde Montreal'de yapılacak konferansta sunulmak üzere kabul edilmiştir. Montreal'de yapılan konferansta Konvansiyon 118 devletten 52'sinin temsilcileri

tarafından imzalanmış ve *"Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalar için Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"*[254] adıyla kabul edilmiştir[255]. MK taraf devletlerarasında 4 Kasım 2003 tarihi itibariyle yürürlüktedir[256].

MK'nın uygulanma şartları m.1'de "Bu sözleşme ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Bir hava nakliyesi tarafından üstlenilmiş ücretsiz olarak hava aracı ile yapılan taşımalar için de aynı şekilde uygulanır." şeklinde düzenlenmiştir. Bu düzenleme incelendiği zaman VK ile MK'nın uygulanma şartlarının hemen hemen aynı olduğu görülmektedir. MK'nın uygulanma şartlarını; taşıma sözleşmesi düzenlenmiş olması (MK m.1/2 vb. maddeler uyarınca), taşımanın hava aracı ile yapılması(VK'da uçak ile yapılması olarak ifade edilmiştir.), taşımanın bedel karşılığı yapılması(Bedel karşılığında taşıma yapılmasına dair VK'nın uygulanmasına ilişkin açıklamalar MK'nın uygulanması için de geçerlidir.), taşımanın konusunun yolcu, bagaj ya da kargo olması, Taşımanın uluslararası bir nitelik taşıması(uluslararası taşımacılık kavramı VK'da olduğu gibi MK'da da aynı şekilde tanımlanmıştır.)

3.5.3. Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonun Birlikte Uygulanması Sorunu

MK, VK'dan sonra hazırlanmış bir düzenleme olmasına rağmen MK m.55'te VK ve ekleri ile ilişkisi düzenlenmiştir. MK m.55'e göre MK imzalayan ülkeler için VK tamamen ortadan kalkmış değildir. Bu sebeple hem MK hem de VK uygulama alanı bulabileceği için bu konvansiyonlar arasındaki ilişkinin ortaya koyulması oldukça önemlidir. Karmaşık bir düzen olduğu için örneklerle açıklamak gerekirse;

A ülkesi sadece MK'ya taraftır.

B ülkesi hem VK'ya hem de MK'ya taraftır.

C ülkesi sadece VK'ya taraftır.

D ülkesi VK ve Lahey Protokolüne taraftır.

---

[254] MK 30 ülke tarafından 5 Eylül 2003'te onaylanmış ve 60 günlük bekleme süresinin ardından 4 Kasım 2003'te yürürlüğe girmiştir.
[255] MK'yı imzalayan ülkeler arasında Türkiye'de vardır. Türkiye Montreal Sözleşmesini 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı kanunla onaylamayı uygun bulmuştur. Söz konusu uygun bulma kanunu 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.
[256] Göktepe, Ibid, s.383

E ülkesi Hem VK ve Lahey protokolü tarafı hem de MK'ya tarafıdır.

A ülkesi ile E ülkesi arasındaki uluslararası hava taşımalarında iki ülkenin de MK tarafı olmasından dolayı MK uygulama alanı bulacaktır. A ülkesi ile B ülkesindeki uluslararası taşımada iki ülkede MK tarafı olduğu için MK uygulama alanı bulacaktır. A ülkesi ile C ülkesi arasında yapılacak uluslararası taşımada iki ülkenin ortak taraf olduğu bir konvansiyon olmadığı için milletlerarası hukuk kuralları gereği uygulanacak hukuk tespit edilecektir. B ülkesi ile C ülkesi arasındaki uluslararası hava taşımalarında iki ülkenin ortak taraf olduğu konvansiyon VK olduğu için VK uygulama alanı bulacaktır. D ülkesi ile E ülkesi arasında yapılacak uluslararası taşımalarda ortak olan konvansiyon VK ve Lahey protokolü olduğu için VK'nın Lahey protokolü ile değişik hali uygulama alanı bulacaktır[257].

3.5.4. IACO-TI

Tehlikeli yükün havayoluyla taşınmasında uygulanacak olan düzenlemeler, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin[258] ekinde EK-18'de Tehlikeli Malların Havayoluyla Güvenli Taşınması(IACO-TI) olarak yer almaktadır. Teknik talimatlar Ek-18'in daha ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesidir. Tehlikeli maddelerin uluslararası alanda güvenli olarak taşınabilmesi için belirli bir kurala bağlı olarak taşıma yapılması gerektiği düşüncesi havayoluyla tehlikeli maddelerin taşınmasında kendisini teknik talimatlar olarak göstermiştir.[259] Türkiye Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini onayladığı için bu sözleşmenin eki olan teknik talimatlara uygun olarak taşıma yapılması yükümlülüğünden söz edilebilir. IACO-TI teknik talimatlarından farklı düzenlemeleri kabul eden sözleşme devletleri IACO'yu bu konuda bilgilendirmelidir. Teknik talimatlar BM tehlikeli mal tavsiyeleri de dikkate alınarak güncellenmektedir[260]. IACO-TI 7 kısımdan oluşmaktadır. Bunlar:

1. Kısım: Genel Hükümler

---

[257] MK ve VK'nın birlikte uygulanmasına ilişkin ayrıntılı açıklama için Bkz. Meltem Deniz Güner Özbek, "*Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Hava Yoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı"*, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S.123, 2016, ss-325-372

[258] Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Türkiye tarafından 05.06.1945 tarihli ve 4749 sayılı kanunla onaylanmıştır. Onaylamaya dair kanuna ve sözleşmenin Türkçe metni için 12.06.1945 tarihli ve 6029 sayılı Resmi Gazeteye bakılabilir.

[259] Bkz. https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/technical-instructions.aspx (09.05.2019)

[260] Söz konusu IACO-TI güncellemeleri için Bkz. www.icao.int/anb/fls/dangerousgoods (15/10/2018)

2. Kısım: Sınıflandırma

3. Kısım: Sınırlı ve istisnai miktarlara ilişkin tehlikeli malların listeleri, özel hükümler ve muafiyetler

4.Kısım: Paketleme Hükümleri

5.Kısım: Taşıyanın Sorumlulukları

6. Kısım: Ambalaj Sınıfları, Markalama, Gereksinimler ve Testler

7. Kısım: Operatör Sorumlulukları

3.5.5. IATA-DGR

IATA Tehlikeli Maddeler Yönetmeliği (DGR), tehlikeli yüklerin hava yoluyla taşınması için hazırlanmasını, taşınmasını veya kabul edilmesini sağlayan güvenilir bir kaynak olarak ifade edilmektedir. Küresel hava yolu endüstrisi tarafından 60 yıldır tanınan DGR, yüklerin en güncel düzenlemelere uygun olmasını sağlayan eksiksiz, güncel ve kullanıcı dostu bir referans olarak tanıtılmaktadır[261]. IATA üyesi şirketlerin DGR yönetmeliğine uygun olarak tehlikeli yükleri taşımaları gerekmektedir[262].

3.6. BM Tehlikeli Mal Taşıma Tavsiyeleri ve Tehlikeli Madde Kodları İle Olan İlişkisi

Enerji ürünlerinin taşınması tüm taşıma modlarında yapılmaktadır. Enerji ürünlerinin taşınması genellikle tehlikeli madde olarak ifade edildiklerinden, riskli bir taşımadır. Bu riskli taşımanın belli standartlara ve düzene bağlanmasının uygun olacağı düşüncesiyle BM tüm taşıma modlarında; taşıma koşulları için olduğu gibi, tehlike iletişim araçlarının ve tehlike sınıflandırma kriterlerinin yeknesaklaştırılmasına yarayacak bir mekanizma tesisi için çalışmaya başlamıştır[263]. Bu çalışmalar sonucunda BM tehlikeli mal taşıma tavsiyeleri hazırlanmıştır.

Tehlikeli Mal Taşımacılığı ve Kimyasalların Sınıflandırılması ve Etiketlenmesi Konusunda Küresel Uyum Sistemi Üzerine Birleşmiş Milletler Uzmanlar Komitesi, iki

[261] Bkz. https://www.iata.org/publications/dgr/Pages/index.aspx (09.05.2019)
[262] IATA üyesi şirketlerin listesi için Bkz. https://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx?All=true (09.05.2019)
[263] Gülşah Aytekin, Avrupa Birliği Müktesebatında ve Uluslararası Hukuki Metinlerde Tehlikeli Malların Karayoluyla Taşınmasında Rol Alan Kişilerin Eğitimi ve Türkiye'deki Mevzuatın Karşılaştırılması, Ulaştırma Bakanlığı Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi, 2011, s.58.

yılda bir turuncu kitap[264] olarak bilinen tehlikeli mal taşımacılığı tavsiyelerini hazırlamakta ve güncellemektedir[265]. Turuncu kitap, birçok uluslararası kuruluşun hazırladığı ve hazırlayacağı metinlere temel oluşturan önemli bir kitaptır.

Bu tavsiyeler, tehlikeli malların(enerji ürünlerinin) zararsız bir şekilde taşınabilmesi için gerekli temel hükümleri içermektedir. Bu tavsiyelerin Model Düzenlemeler tarzında hazırlanmasının sebepleri;

- Tüm taşıma modları ve ulusal ve uluslararası düzeyde genel kabul görmesini kolaylaştırma,
- Tüm taşıma modları için hazırlanacak olan yasal düzenlemelerin hazırlanmasında kolaylık,
- Tehlikeli mal taşımadan kaynaklanan sorumluluğun daha kolay belirlenmesi,
- Çoklu taşıma modlarının kullanımında uyumun kolaylaşması.

Tehlikeli Mal Taşımacılığı Model Düzenlemeleri en son 2017 yılında revize edilmiştir[266].

Tehlikeli malların taşınması ile ilgili tavsiyeler, tüm taşıma modları için yeknesak düzenlemelerin oluşturulmasında temel olması için hazırlanmıştır. Ulusal ve uluslararası kuruluşlar, tehlikeli mal taşımacılığına ilişkin düzenlemeler hazırlarken bu model düzenlemeleri esas alırlarsa, tüm dünyada tehlikeli mal taşımacılığına ilişkin düzenlemeler yeknesaklaştırılmış olacak ve uygulamayı kolaylaştıracaktır. BM Tehlikeli Madde taşımacılığına ilişkin tavsiyeler amacına ulaşmış ve birçok uluslararası kuruluş tarafından benimsenerek bu yapılan düzenlemelere temel oluşturmuştur. BM Tavsiyeleri esas alarak hazırlanmış anlaşmalar;

- ADR,
- RID,
- IMDG Kod,
- ICAO-TI ve IATA-DGR'dir.

[264] Bu kitaba turuncu kitap denmesinin sebebi BM Tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin önerilerinin ilk baskısının kitap haline getirilerek kitap olarak yayınlanması ve kitap kapağının sadeli turuncu rengi olmasından kaynaklıdır.
[265] Aytekin, Ibid, s.60
[266] UNECE, https://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev20/20files_e.html (09.05.2019)

ADR, BM Avrupa Ekonomik Komisyonu himayesinde 1957 yılında hazırlanmış ve 1968 yılında yürürlük kazanmış bir anlaşmadır. RID, 1999 yılında Demiryolu Vasıtasıyla Uluslararası Taşıma Konvansiyonunun eki olarak hazırlanmış bir anlaşmadır. IMDG Kod, SOLAS Konvansiyonu çerçevesinde hazırlanmış ve 1965 yılında IMO tarafından onaylanarak 2004 yılında zorunlu hale getirilen bir anlaşmadır. ICAO-TI Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu tarafından yayınlanmış bir anlaşmadır. Türkiye bu anlaşmalara taraftır. Söz konusu düzenlemeler her taşıma modunun başlığı altında ayrıca incelenmiştir.

3.7. Boru Hatları ile Yapılan Taşıma Faaliyetlerinde

Boru hatları ile enerji taşıma faaliyetlerine özgü olarak hazırlanmış bir uluslararası düzenleme bulunmamaktadır. Bu durum coğrafi açıdan boru hatları ile petrol ve doğal gazın iletilebileceği ülkeleri ilgilendirmesi açısından ve ülkelerin birbirleri ile veya çoklu yapmış oldukları anlaşmalar sonucunda yüksek yatırımlar sonucu olması sebebiyle makul gözükmektedir.

Boru hatları ile taşımaya yönelik uluslararası bir düzenleme bulunmasa da devletlerarası anlaşma örneği olarak Mavi Akım Boru Hattı anlaşmasına bakabiliriz. Bu anlaşma 15 Aralık 1997 tarihinde BOTAŞ ile Gazexport arasında 25 yıllık gaz alım anlaşması olarak imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre boru hattı; Rusya topraklarında, İzobilnoye-Djubga arasında 56" çapında 308 km ve 48" çapında 62 km olmak üzere toplam 370 km uzunluğundaki Boru Hattı Sistemi, Karadeniz geçişinde, Djubga-Samsun arasında her biri yaklaşık 390 km uzunluğunda 24" çapında paralel 2 hat ve Türkiye topraklarında Samsun - Ankara arasında 48" çapında ve 501 km uzunluğundaki Boru Hattı Sistemi olmak üzere üç ana bölümden oluşmaktadır. Anlaşmaya göre boru hattının Rusya topraklarında kalan bölümü ile Karadeniz geçiş hattının finansmanı ve inşaatını Gazprom şirketinin, Türkiye bölümünün finansmanı ve inşaatının ise BOTAŞ'ın yükümlülüğünde yapılması kararlaştırılmıştır. Mavi Akım Boru Hattının açılışı 17 Kasım 2005 tarihinde yapılmıştır[267]. Bu anlaşma bize boru hatlarının anlaşmalar doğrultusunda yapıldığını ve sorumluluğun bu anlaşma ile paylaştırıldığını göstermektedir.

[267] Diğer boru hattı projeleri ve ayrıntısı için Bkz. https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri (15.07.2019)

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ENERJİ ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASINDA TARAFLARA DÜŞEN BORÇ VE SORUMLULUKLAR

Bu bölümde önceki bölümlerde açıklanan enerji ürünleri ve bu enerji ürünlerinin taşınması için hazırlanan taşıma/navlun sözleşmesi taraflarının enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinde yer alan borçları ve bu borca aykırılık halinde sorumluluklarının hukuki niteliğinden uluslararası düzenlemeler doğrultusunda bahsedilecektir. Sorumluluk kavramı da bu bölümde konuya uygun ölçüde anlatılacaktır.

4.1. Genel Olarak Hukuki Sorumluluk

Taşıma/navlun sözleşmesinin tarafları olan taşıyıcı/taşıyan/demiryolu ve gönderen/taşıtanın sorumluluklarının hukuki niteliğinin belirlenmesinde sorumluluk kavramından kısmen bahsedilmesinin yerinde olacağını kanaatindeyiz.

Bir yükümlülüğü üstlenen borçlu borcunu ifa etmezse, alacaklı, devlet zoruyla alacağını veya alacağın yerine geçecek bir miktar parayı elde etmek hakkına sahiptir. Buna borçlunun sorumluluğu denilmektedir[268].

Borçlar hukukunda sorumluluk kavramı *"...ile sorumluluk"* ve *"...den sorumluluk"* olarak ikiye ayrılmaktadır[269]. Borçlunun malvarlığı, borcunun teminatını teşkil eder. Borcun ifa edilmemesi durumunda, borçlunun malvarlığına gidilerek alacağın cebren yerine getirilmesi *"...ile sorumluluk"* kavramını oluşturmaktadır[270]. İle sorumluluk malvarlığı ile sorumluluk olup sınırlı ve sınırsız sorumluluk olarak ikiye ayrılmaktadır. Günümüzde borçlu esas itibariyle sadece malvarlığı ile sorumludur[271]. Genel davranış kurallarına, hukuk kurallarına ve borca aykırı davranış sonucunda oluşan zararı borçlunun tazmin etmesi ise *"...den sorumluluk"* kavramını

[268] Reisoğlu, Ibid., s.37
[269] Ahmet M. Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Turhan Yayıncılık, Ankara, 2009, s.30; Sözer, 2006, s.318
[270] Elif Ayan, Sözleşme Sorumluluğunun Sınırlandırılması, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013, ss. 6-7
[271] Reisoğlu, Ibid., s.37

oluşturmaktadır[272]. Den sorumluluk hali borçlunun zararın ortaya çıkmasına sebep olan fiilde kusurunun bulunup bulunmamasına göre ikiye ayrılmaktadır.

Taşıma/navlun sözleşmesinin tarafları gönderen/taşıtan ve taşıyıcı/taşıyanın sorumluluğu hem *"...ile sorumluluk"* hem de *"...den sorumluluk"* olarak ortaya çıktığı için iki açıdan da incelenecektir.

4.1.1. Kusur Sorumluluğu

Kusur, hukuk düzeninin benimsemeyip kınadığı davranış biçimi olarak tanımlanabilir[273]. Hukuk düzeni, toplumda kabul edilmiş ortalama davranış biçimine uygun davranılmasını istemektedir. Bu davranış biçimine uygun olmayan hal ve hareketleri de kusur olarak nitelendirmekte ve bundan doğan zararlardan kişiyi sorumlu tutmaktadır[274].

Sözleşmeden doğan sorumlulukta kural olarak zarara borçlu katlanmaktadır. Sorumluluğun sebebi ise kusurdur. Bu durum TBK m.112'de açıkça düzenlenmiştir. Kusur akdi sorumluluk için gerekli bir unsur olmakla birlikte kanunda kusur kavramı tanımlanmış değildir. Akdi sorumlulukta kusur, borçlunun içinde bulunduğu sosyal ve mesleki çevreye mensup standart ve ortalama davranış biçiminden sapan, hukuk düzeninin onaylamadığı davranış biçiminin niteliğidir[275]. Benzer işlerde benzer özeni göstermeyen kişi kusurlu olarak kabul edilmektedir. Konumuz açısından bakılacak olursa aynı taşıma moduna mensup âkit tarafların göstermesi gereken özen makul ve dürüst bir âkit tarafın göstermesi gereken özen olarak değerlendirilebilir[276].

Taşıma hukukunda tarafların sorumluluklarının belirlenmesinde kural olarak kusur sorumluluğu prensibi benimsenmiştir.

---

[272] Kılıçoğlu, Ibid., s.30
[273] Reisoğlu, Ibid, s.171; Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2012, s.594
[274] Eren, Ibid, s.596
[275] Eren, Ibid, s.1087
[276] Eren, Ibid, s.1087

4.1.2. Kusursuz Sorumluluk

Akdi sorumlulukta kural kusur sorumluluğu olmakla birlikte bazı sosyal düşünceler ve hakkaniyet gerekçeleri kusur sorumluluğunun eleştirilmesine sebep olmuş ve zarar sebebiyle kusuru olmayan kişilerin de sorumlu tutulmasını gerekli kılmıştır[277]. Bu düşünce hukuk sistemini etkilemiş ve bazı hallerde kusursuz sorumluluk prensibi benimsenmiştir[278].

Kusursuz sorumlulukta sorumluluğu doğuran olay, zarar ve bunların arasında illiyet bağı bulunması sorumluluğu doğurmak için yeterlidir[279]. Kusursuz sorumlu olan kişinin olayda kusurunun da bulunması halinde bu kusura munzam(ek) kusur denilmektedir. Ek kusurun önemi kendisini özellikle sorumluluktan kurtulma veya sorumluluğunun sınırlandırılmasında göstermektedir[280].

Konumuz açısından bakılacak olursa boru hattı işletenin sorumluluğu, Türk Borçlar Kanunu m.71'de kusursuz sorumluluk olarak değerlendirilebilir.

4.1.3. Sorumluluğun Sınırlandırılması

Borcun sebebi ne olursa olsun borca aykırı davranış halinde borçlu eski çağlardaki gibi şahıs varlığı ile değil malvarlığı ile sorumlu olacaktır. Borçlunun borca aykırı davranması halinde malvarlığı ile sorumluluğunun kapsamı, tüm malvarlığı ile sorumlu olduğu hallerde sınırsız sorumluluk, aksi halde sınırlı sorumluluk olarak adlandırılmaktadır[281].

Sınırlı sorumluluk miktar ve konu bakımından ikiye ayrılmaktadır. Miktar bakımından sınırlı sorumlulukta borçlu malvarlığından alacaklının alacağı için sınırlı olarak sorumludur. Sınır sözleşme ile belirlenebileceği gibi bazı hallerde kanunen belirlenmiştir. Konu bakımından sınırlı sorumlulukta borçlu malvarlığına dâhil olan malın türü itibariyle sınırlı olarak sorumludur[282].

---

[277] Ayan, Ibid, s.14
[278] Reisoğlu, Ibid, s.179; Eren, Ibid, s.313
[279] Tekinay-Akman-Burcuoğlu-Altop, Ibid, s.497
[280] Kusursuz sorumlulukta munzam kusurun etkisinin ayrıntıları için Bkz. Kılıçoğlu, Ibid, s.318
[281] Kılıçoğlu, Ibid, s.31
[282] Kılıçoğlu, Ibid, s.32

Ticari hayatta taraflar bir borç ile yükümlü olduklarında bu borca aykırı davranış halinde sorumluluklarının ne olduğunu ve bu sorumluluğun sınırlarını bilmek istedikleri için kanun koyucu bu gibi hallerde sınırlı sorumluluk belirlemiştir[283]. Taşıma işi oldukça riskli bir ticari faaliyet olduğu için taşıma/navlun sözleşmesi tarafları borca aykırı davranışlarında sorumluluklarının sınırlarını bilmek istemektedirler. Uluslararası düzenlemelerde kural olarak taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğu sınırlandırılmış iken gönderenin/taşıtanın sorumluluğu ise sınırlandırılmamıştır.

4.2. Gönderenin/Taşıtanın Borçları

Taşıma/navlun sözleşmesi taraflarına; taşıma/navlun sözleşmesi ve uluslararası düzenlemeler gereğince haklar ve yükümlülükler yüklenmiştir. Taşıma/navlun sözleşmesinde, taşınması üstlenilen enerji ürünü tehlikeli nitelik arz ediyorsa bu ürün; çevre, insanlar ve taşınmakta olan diğer yükler için risk oluşturur. Bu riskin en aza indirilmesi için taşıma/navlun sözleşmesinin ifasında yer alacak tarafların en azami gayreti göstermesi gerekir. Tarafların uluslararası düzenlemelerde yer alan hak ve borçlarının neler olduğu bu kısımda tespit edilecektir.

Gönderenin/taşıtanın başlıca borçları; taşıma ücreti ödemek, yükü taşımaya hazır bulundurmak, taşınan yük tehlikeli nitelik arz ediyorsa bildirim yapmak, gerektiğinde yükleme ve boşaltma işlemlerini yapmak, yükü uygun şekilde ambalajlamak ve işaretlemek, taşıma belgeleri düzenlemek[284] ve taşıyıcının tasarrufunda bulundurmaktır[285].

4.2.1. Sınıflandırma Borcu

Uluslararası alanda taşınan tehlikeli yüklerin çok çeşitli olması her bir tehlikeli yük için özel önlemlerin alınmasını gerektirmektedir. Taşıma/navlun sözleşmesi taraflarının her bir spesifik madde için önlem alması neredeyse imkansız olduğu için tehlikeli maddelerin sınıflandırılması yoluna gidilmiştir. Tehlikeli maddelerin

---

[283] Seda Bilat, Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s.29

[284] Demiryolu ile yük taşıma faaliyetlerinde hamule senedinin düzenlenmesi, taşıma sözleşmesinin kurulması için gerekli bir unsur olduğundan daha fazla önem arz etmektedir. ARKAN'a göre gönderenin hamule senedinde yer alan kayıtların eksik ve yanlış olmasından dolayı sorumluluğu kusursuz sorumluluktur. Arkan, *1987,* s.73

[285] Adıgüzel, Ibid, ss. 63-72

sınıflandırılmasının amacı; ilgili sınıfta yer alan maddelerin, tehlikeli olduğunu ve yük grubunun özelliğine göre yükün hangi sınıfta yer alması gerektiğinin belirlenmesidir[286].

Uluslararası alanda tehlikeli yük taşımacılığı üzerine yapılan düzenlemelerdeki sınıflandırma hemen hemen aynıdır. Bunun temel sebebi tehlikeli yüklere ilişkin sınıflandırmanın BM Tehlikeli Mal Taşıma Tavsiyelerine göre hazırlanmış Model Düzenleme esas alınarak hazırlanmış olmasıdır[287]. Tehlikeli maddelerin her biri için UN numarası atanmıştır.

Tehlikeli maddeler BM tavsiyeleri esas alınarak 9 sınıfa ayrılmıştır. Bunlar; Sınıf 1:Patlayıcılar, Sınıf 2:Gazlar, Sınıf 3:Yanıcı sıvılar, Sınıf 4:Yanıcı katılar; anında kendiliğinden alev almaya yatkın maddeler; suyla temas ettiğinde yanabilir gaz çıkaran maddeler, Sınıf 5:Oksitlenmeye neden olan maddeler ve organik peroksitler, Sınıf 6:Zehirli ve bulaşıcı maddeler, Sınıf 7:Radyoaktif materyal, Sınıf 8:Aşındırıcı maddeler, Sınıf 9:Çeşitli tehlikeli maddeler ve nesneler[288].

Uluslararası taşıma konvansiyonlarında sınıflandırma borcundan bahsedilmemiştir. Sınıflandırma yükümlülüğü taşımaya konu enerji ürünlerinin tehlikeli nitelik arz etmesi halinde uygulama alanı bulacak olan tehlikeli maddelerin taşınmasına özgü olarak hazırlanan düzenlemelerde yer almaktadır.

ADR'de sınıflandırma borcu 1.4.2.1.'de düzenlenmiştir. Buna göre gönderen, tehlikeli malların ADR mevzuatına uygun şekilde sınıflandırılmış ve yetkilendirilmiş olmasını sağlamak yükümlülüğü altındadır.

RID'de sınıflandırma borcu 1.4.2.1.1.'de düzenlenmiştir. Buna göre gönderene, "Tehlikeli malların RID mevzuatına uygun şekilde sınıflandırılmış ve taşınmasına izin verilmiş olduğunu belirlemek" yükümlülüğü verilmiştir.

IMDG kodda sınıflandırma borcu 2.0.0.'da "sınıflandırma işlemi gönderici/gönderen veya bu Kodda belirtildiği zaman uygun yetkili makam tarafından yapılacaktır." şeklinde düzenlenerek taşıtana yüklenmiştir.

---

[286] Güner Özbek, Ibid, s.52
[287] Aytekin, Ibid, s.70
[288] Bu sınıfların ve bölümlerin sayısal sırası, tehlike derecesine göre değildir.

IACO-TI'da sınıflandırma borcu 5.1.1.'de düzenlenmiştir. Bu düzenlemede taşıtanın tehlikeli yükün uygun şekilde sınıflandırılmış, işaretlenmiş ve etiketlenmiş olmadıkça taşınması için taşıyana teklif etmeyeceğine ilişkindir.

Yapılan düzenlemeler incelendiği zaman sınıflandırma yükümlülüğü gönderenin/taşıtanın üzerindedir. Sınıflandırma yükümlülüğünün gönderene/taşıtana yüklenmesi yükü en iyi bilen ve sınıflandırmasını en iyi şekilde yapabilecek olan kişi olduğu düşüncesine dayanmaktadır[289]. Gönderen/taşıtan sınıflandırma borcunu yerine getirirken ilgili taşıma moduna ilişkin tehlikeli madde düzenlemelerinden faydalanmalıdır.

Uluslararası tehlikeli madde düzenlemelerinde en çok taşıması yapılan ürünlerden oluşturulan bir tehlikeli mal listesi vardır. Taşımaya konu enerji ürünü tehlikeli madde niteliğinde ise ve bu listede yer alan bir ürünse gönderen/taşıtan yükün sınıfını bu listeden yararlanarak tespit etmelidir.

En çok taşıması yapılan enerji ürünleri üzerinden örnek verecek olursak; petrol, doğal gaz, uranyum, toryum gibi ürünlerin sınıflandırılmasına bakılabilir. Öncelikli olarak bu ürünlerin tamamı tehlikeli madde olarak kabul edilmekte ve bu maddelerin her birine UN numarası atanmaktadır. UN numarası ve tehlikeli madde sınıflandırması taşıma moduna göre değişiklik göstermediği için tüm taşıma moduna özgü düzenlemeler olan ADR/RID/IMDG Kod/IACO-TI'da aynıdır. 1268 UN numarasına sahip petrol damıtıkları ve ürünlerinin sınıfı yanıcı sıvılar sınıfı olan üçüncü sınıftır. 1071 UN numarasına sahip sıkıştırılmış petrol gazı maddesinin sınıfı gazlar sınıfı olan ikinci sınıftır. Alt sınıflandırmada bu ürün zehirli gazlar sınıfına mensuptur. 1075 UN numarasına sahip olan sıvılaştırılmış petrol gazı(LPG) maddesinin sınıfı da gazlar sınıfı olan ikinci sınıftır. Bu maddenin alt sınıflandırması yanıcı gazlar sınıfıdır. 1971 UN numarasına sahip yüksek metan içeren sıkıştırılmış doğal gaz maddesinin sınıfı gazlar sınıfı olan ikinci sınıftır. 2909 UN numarasına sahip radyoaktif malzeme, istisnai ambalaj-doğal uranyum veya tüketilmiş uranyum veya doğal toryumdan yapılmış nesneler maddesinin sınıfı radyoaktif materyal olan yedinci sınıftır. Gönderen/Taşıtan taşınacak olan yük enerji ürünü ve tehlikeli nitelikte ise yukarda bahsi geçen düzenlemelerde yer alan tehlikeli madde listesinden faydalanarak bu maddelerin sınıflandırmasını yapmak borcu altındadır. Bu borç tüm taşıma modları için geçerlidir.

[289] Kıran, Ibid, s.64; Adıgüzel, Ibid, s.67

4.2.2. Yükleme İstifleme ve Boşaltma Borcu

Yükleme, istifleme ve boşaltma borcu karayolu taşıma modunda gönderene, denizyolu taşıma modunda taşıyana yüklenmiş bir yükümlülüktür. Demiryolu ve havayolu taşıma modunda ise yükümlülüğün kime ait olduğu her olay için tespit edilmelidir. Yükleme, istifleme ve boşaltma borcunun hangi sözleşme tarafına ait olduğuna bakılmaksızın bu başlık altında incelenecektir.

4.2.2.1. Karayolu Taşıma Modunda Yükleme, İstifleme ve Boşaltma Borcu

Gönderenin yükleme ve boşaltma borcundan önce yükün hazır bulundurulması gerekir. Yükün teslime hazır bulundurulması, taşıyıcının taşımak maksadı ile yükün zilyetliğini kendi üzerine alması bakımından bir engel olmaması halidir[290]. Yükün teslime hazır bir halde bulundurulması da gönderenin borcudur.

CMR'de yükleme, istif ve boşaltma borcuna dair herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Alıcının yükü teslim almaması halinde sorumluluğun kime ait olacağına dair CMR'de hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda taraflar sözleşme ile hangi mevzuatının uygulanacağını kararlaştırdı ise o mevzuat aksi halde MÖHUK uyarınca belirlenecek olan ulusal hukuk hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Ülkemiz mevzuatı açısından Borçlar Kanununun m.90 ve m.106 hükümleri alacaklının temerrüdü durumunu düzenlemiştir. Taşınacak enerji ürünü tehlikeli nitelik arz ediyorsa uygulama alanı bulacak ADR 1.4.2.1'de gönderenin yükleme ve boşaltmaya dair borçlarına ilişkin "*Gönderen kimse diğer tarafların hizmetlerini kullanıyorsa (ambalajlayıcı, yükleyici, doldurucu, vb.), sevkin ADR zorunluluklarını sağladığından emin olmak için gerekli tedbirleri almalıdır."* şeklinde düzenleme yapılmıştır. Bu düzenleme göndereni; yükleme ve boşaltma borcunu ifa ile yükleme ve boşaltma işlemini kendisi yapmıyorsa, ifa yardımcısının yapmış olduğu işlemin ADR zorunluluklarını sağladığından emin olmak için gerekli tedbirleri almakla yükümlü kılmıştır[291].

ADR Tablo A Tehlikeli Mallar Listesi sütun (18)'de taşıma için özel hükümler başlığı altında yükleme, boşaltma ve elleçleme yapılırken dikkat edilmesi gereken hükümler varsa bunlar belirtilmiştir. Yükleme, boşaltma ve elleçleme yükümlülüğü

[290] Adıgüzel, Ibid., s.63
[291] ADR 1.4.2.1.2.

gönderenin üzerindedir. Gönderen borcunu ifa ederken, en çok taşıması yapılan mallar listesinde yani Tablo A'da tanımlı bir yükün taşımasını yapacaksa bu listede belirtilen kurallara uygun bir şekilde görevini ifa etmelidir.

En çok taşıması yapılan enerji ürünlerinden sıvılaştırılmış petrol gazı(LPG)'ndan örnek verecek olursak 1075 UN numarasına sahip bu maddenin yüklenmesi, istifi ve boşaltılmasına ilişkin ADR tehlikeli mallar listesi sütun 10'da taşımada kullanılabilecek tankların özelliklerinin ADR 4.2.5.2.'de T50'de yer aldığı düzenlenmiştir. Gönderen taşımada tank kullanacaksa T50'de belirtilen standartlara uygun tank kullanmak zorundadır. Bu tankın doldurulma sınırı ve sıvı seviyesinin altında kapak kullanılıp kullanılamayacağına ilişkin bilgilere uygun olarak yükleme işlemi icra edilmelidir. Yine tehlikeli mal listesi sütun 18'de LPG'nin taşınması faaliyetinin icrasında yükleme, istifleme ve boşaltma işlemlerinin yerine getirilmesinde uyulması gerekli kuralları içeren ADR 7.5.11'de CV 9, 10, 36 hükümlerine uygun taşıma yapılması gerektiği düzenlenmiştir. CV 9 uyarınca LPG taşınırken ambalajlar atılmayacak ve darbeye maruz kalmayacaktır. Kaplar, araç veya konteyner üzerinde devrilmeyecek veya düşmeyecek şekilde istiflenmelidir. CV 10 uyarınca LPG taşınırken silindirlerin yerleştirilme şekli bu kısımda belirtilen kısma uygun olacaktır. CV 36 uyarınca da ambalajlar, tercihen açık veya havalandırmalı araçlara veya açık veya havalandırmalı konteynerlere yüklenecektir. Bu uygun değilse ve ambalajlar diğer kapalı araçlarda veya konteynerlerde taşınıyorsa, araçların veya konteynerlerin kargo kapıları, en az 25 mm yükseklikteki *"Dikkat havalandırma yoktur dikkatli açınız"* ibaresiyle işaretlenecektir. Bu ibare gönderenin uygun göreceği bir dilde yazılmalıdır. Görüleceği üzere sıradan yüklerden farklı olarak en çok taşıması yapılan enerji ürünlerinin tehlikeli nitelik arz etmesinden dolayı ADR'ye uygun yükleme, istif ve boşaltma işlemi gönderen tarafından yerine getirilmelidir.

4.2.2.2. Demiryolu Taşıma Modunda Yükleme, İstifleme ve Boşaltma Borcu

Demiryolu ile yapılacak yük taşıma faaliyetlerinde uygulama alanı bulacak olan CIM m.20/2'de "Birleşik hükümler başka hükümleri içermedikçe veya taşıma belgesi gönderici ve demiryolu arasında yapılmış özel bir sözleşmeyi belirtmedikçe, yükleme, gönderici garda yürürlükte olan talimatlara göre ya demiryoluna ya da göndericiye aittir." denilerek yükleme, istif ve boşaltma borcunun kime ait olduğu açık bir şekilde

düzenlenmemiştir[292]. Taraflar yükleme, istif ve boşaltmaya dair özel bir anlaşma yapmadı ise uygulama alanı bulacak ulusal hukukta, yükün niteliğine göre parça ise demiryolunun, tam vagon işlemli yük ise gönderenin yükleme ve boşaltma borcu altında olduğu ilkesel olarak kabul edilmiştir[293]. Alıcının yükü teslim almaması halinde CIM m.34 uyarınca hava konişmentosunun ikincisi verilmese bile taşıtan talimat vererek yükü geri isteme veya başka alıcıya satma hakkına sahiptir.

Yükleme, istifleme ve boşaltma borcu gönderenin üzerinde olursa CIM m.20/3 gereği gönderen yükleme sınırına uymalıdır. Taşımanın yapıldığı hatların birden fazla yükleme sınırı içermesi halinde en düşük yükleme sınırı esas alınarak yükleme yapılmalıdır. Gönderen yükleme sınırını bilmiyorsa bu konuda demiryolu yükleme sınırını belirtir.

Yükleme ve istifin düzgün ve kurallara uygun bir şekilde yapılmaması taşıma sırasında karşılaşılabilecek olan tehlikeler(sarsıntı, manevra, ani fren, vb.) sonucunda yükün zıya ve hasara uğramasına yol açabileceği gibi yükün kayması sonucunda vagonun devrilmesine de yol açabilir[294].

Taşınacak enerji ürünü tehlikeli nitelik arz ediyorsa uygulama alanı bulacak RID'de yükleme, istif ve boşaltma borcuna dair 1.4.2.1.2'de "*Gönderen, diğer tarafların hizmetlerini kullanıyorsa (ambalajlayan, yükleyen, dolduran, vb.), sevkiyatın RID zorunluluklarını sağladığından emin olmak için gerekli tedbirleri almalıdır."* şeklinde düzenleme yapılmıştır. Yapılan düzenleme ADR'ye çok benzer niteliktedir. Bu düzenlemeden çıkan sonuca göre gönderen yükleme, istif ve boşaltma borcu altındadır. Ancak bu borcunu RID'de ayrıca tanımlanmış olan yükleyen ve boşaltan gibi iş bölümü esasına göre tanımlanmış ifa yardımcıları aracılığı ile yerine getirebilir. Bu durumda dahi gönderen taşımanın RID kuralları ile uyum içerisinde yürütülmesi için gerekli tedbirleri almalıdır.

RID'de de ADR'de olduğu gibi tehlikeli mallar listesi sütun 18'de yükleme boşaltma ve elleçlemenin ne şekilde yapılacağı konusunda rehber olacak bilgilerin yer aldığı ilgili alan gösterilmiştir. Yükleme, istif ve boşaltma borçlusu taraf bu listeden faydalanarak borcunu ifa etmelidir.

---

[292] Sabih Arkan, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Olgaç Matbaası, Ankara, 1987, s.77
[293] Arkan, *1987,* s.78
[294] Arkan, *1987,* s.79

En çok taşıması yapılan enerji ürünlerinden taş kömürü maddesi taşınacağı zaman RID Bölüm 3.3.'te 665 numaralı hüküm uygulama alanı bulacaktır. Bu hükümde; taş kömürü, kok ve antrasit, dökme yük olarak taşındığında Sınıf 4.2, paketleme grubu III sınıflandırma kriterlerini karşılıyorsa, aşağıdaki hallerde, vagonlarda veya konteynerlerde taşınabilir:

(a) Yeni çıkarılmış kömürün(sıcaklık kontrolü yapılmadan) doğrudan vagona aktarılması veya

(b) Vagon veya konteynere yüklenirken veya hemen sonra yık sıcaklığının 60 °C fazla olmaması.

Dolduran, uygun ölçüm yöntemleri kullanarak, vagon veya konteynere yüklenirken veya hemen sonrasında yük sıcaklığının azami izin verilen sıcaklığı aşmadığından emin olmalı ve bunu belgelemelidir. Gönderen "RID ÖZEL HÜKÜM 665'E UYGUN TAŞIMA" ibaresinin sevkiyata eşlik eden belgelerde bulunmasını sağlamalıdır. Gönderen yükleme, istifleme ve boşaltma faaliyetlerinde RID hükümlerine uygun hareket etmelidir.

4.2.2.3. Denizyolu Taşıma Modunda Yükleme, İstifleme ve Boşaltma Borcu

Yükleme, yükün taşıtan tarafından gemiye getirilmesi ve gemi tarafından da teslim alınması işlemine verilen addır[295]. Boşaltma, beklemenin karşılığı olarak ifade edilen ve taşınan yükün boşaltma limanında gönderilene teslim edilmesi için boşaltma alanına çıkartılması işlemidir[296].

Yükleme, boşaltma ve istifleme borcu konusunda LK m.3/2'de taşıyan yükümlü kılınmıştır[297]. LK'da alıcının yükü boşaltma limanında teslim almaması halinde oluşacak zarardan kimin sorumlu olduğu düzenlenmemiştir. Bu durumda taraflar sözleşme ile hangi mevzuatının uygulanacağını kararlaştırdı ise o mevzuat aksi halde MÖHUK uyarınca belirlenecek olan ulusal hukuk hükümleri uygulama alanı

[295] Tahir Çağa–Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku 2, 12 Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s.23; Kutur, *Ibid,* s.11

[296] Kutur, Ibid, s.59

[297] Yükleme, boşaltma ve istifleme borcu konusunda RK m.13/1'de taşıyan yükümlü kılınmıştır. HK'da ise yükleme, boşaltma ve istifleme borcunun hangi sözleşme tarafına ait olduğuna dair herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Yük taşıyanın sorumluluğunda olduğu bir safhada zıya veya hasara uğrarsa zarardan taşıyan sorumlu olacaktır. Aksi halde taşıyanın yükleme, boşaltma ve istifleme dolayısı ile oluşacak zarardan sorumluluğu yoktur.

bulacaktır. Ülkemiz mevzuatı açısından Borçlar Kanununun m.90 ve m.106 hükümleri alacaklının temerrüdü durumunu düzenlemiştir. HK'da alacaklının temerrüdü müessesi düzenlenmemiş olmasına karın RK'da alıcının yükü boşaltma limanında teslim almaması durumu *"teslim edilmeyen yükler"* başlıklı m.48'de *"İşbu maddenin amaçları doğrultusunda, yükler, varış yerine varışlarının ardından, aşağıdaki durumlarda teslim edilmeden kalmış kabul edileceklerdir: (a) Alıcı, işbu kısım uyarınca 43 üncü maddede belirtilen yer ve zamanda yüklerin teslimatını kabul etmezse,.."* şeklinde düzenlenerek teslim edilmeyen yük olarak ifade edilmiştir. Teslim alınmayan yüklere ilişkin m.48/2'de *"Taşıyanın taşıtan, idare eden taraf veya alıcı aleyhine sahip olabileceği diğer haklara halel gelmeksizin, yüklerin teslim edilmeden kalmış olduğu durumlarda, taşıyan, yüklerle ilgili olarak, riski ve masrafları yüklerin sahibi olan kişiye ait olacak şekilde, koşulların gerektirebileceği aşağıdakileri de kapsayan bir işlem yapabilir:*

(a) Yükleri uygun bir yerde depolamak;

(b) Konteynırlar veya taşıtların içinde paketli haldeyseler, yüklerin paketlerini açmak veya taşımak da dahil olmak üzere yüklerle ilgili başka türlü hareket etmek ve

(c) Yüklerin o anda bulundukları yerin uygulamalarına uygun olarak veya o yerin yasa ve düzenlemeleri uyarınca yüklerin satılmasını veya imha edilmesini sağlamak" düzenlemesi yapılmıştır. Bu düzenleme taşıyana teslim alınmayan yüklere ilişkin tasarruf hakları vermektedir. Taşıyan bu işlemleri aynı maddenin üçüncü fıkrası uyarınca alıcıya, idare eden tarafa veya taşıtana bildirmelidir. Taşıyan aynı maddenin dördüncü fıkrası uyarınca da masraflarını düştükten sonra satış bedelinden arta kalan kısmı taşıtan lehine muhafaza etmelidir.

Taşıyan yükleme, istif ve boşaltma borcunu yük ilgililerine devredebilecektir. Taşıyanın bu borcunu yükleme, boşaltma ve istifleme işinde taşıtanın daha fazla tecrübeye sabit olması ve yük ilgililerinin yükleme, boşaltma ve istif için yüksek meblağlar ödemek istememesinden dolayı taşıtana devretmek isteyebilir[298].

Taşınacak enerji ürünü tehlikeli nitelik arz ediyorsa uygulama alanı bulacak IMDG kodda tehlikeli maddeler listesinde sütun 16(a)'da istifleme ve elleçlemenin ne

[298] Süzel, Ibid, ss.315-316

şeklide yapılacağını gösteren ilgili alanlar gösterilmiştir. Taşıyan borcunu yerine getirirken bu listeden yararlanmalıdır.

Bu konuda denizyolu ile taşınan yükler bakımından önemli bir paya sahip olan petrol ürünlerini örnek olarak inceleyecek olursak yükleme, boşaltma ve istif yapmakla borçlu olan sözleşme tarafı IMDG kod tehlikeli maddeler listesi sütun 16(a) hükümlerini dikkate alarak borcunu ifa etmelidir. Örneğin 1268 UN numarasına sahip petrol ürünleri taşınırken IMDG Kod 7.1 kategori E düzenlemesi uyarınca; hangisi büyükse o geçerli olmak üzere ya 25'ten fazla olmayan ya da 3 metre toplam uzunluk başına 1 yolcu ile sınırlı sayıda yolcu taşıyan yük gemileri veya yolcu gemilerinde taşıma faaliyeti gerçekleştirilecekse istif güverte altına veya üzerine olabilecektir. Taşınan yolcuların sınırlama sayısının aşıldığı her gemi için istifleme tamamen yasaklanmıştır. Taşıtan ayrıca IMDG kod 7.3. ve 7.7. hükümlerine uygun yükleme, istif ve boşaltma işlemi icra etmelidir.

4.2.2.4. Havayolu Taşıma Modunda Yükleme, İstifleme ve Boşaltma Borcu

VK ve MK'da yükleme, istifleme ve boşaltma borcunun sözleşme taraflarından hangisine ait olduğu düzenlenmemiştir. Taşıyanın taşıma işini icra edebilmesi için öncelikle taşınacak yükü teslim alması ve taşıma aracı olan uçağa yüklemesi gerekmektedir[299]. Havayolu taşıma modunun niteliği göz önüne alınırsa hava aracına yapılacak olan yükleme, istif ve boşaltmanın bu konuda daha tecrübeli olan sözleşme tarafı taşıyan tarafından yapılması gerektiği sonucuna ulaşılabilir. VK ve MK'da alıcının yükü teslim almaması halinde sorumluluğun kimin üzerinde olacağı düzenlenmediği için bu durumda taraflar sözleşme ile hangi mevzuatının uygulanacağını kararlaştırdı ise o mevzuat aksi halde MÖHUK uyarınca belirlenecek olan ulusal hukuk hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Ülkemiz mevzuatı açısından Borçlar Kanununun m.90 ve m.106 hükümleri alacaklının temerrüdü durumunu düzenlemiştir.

Taşınacak enerji ürünü tehlikeli nitelik arz ediyorsa uygulama alanı bulacak IACO-TI 7.2'de yükleme, istif ve boşaltma borcu taşıyana yüklenmiştir. IACO-TI 7.2.1.'de tehlikeli maddeler, 1; 2.2.1 ve 8; 1 tarafından izin verilmedikçe ve radyoaktif madde için, 2'nin altındaki istisnalar haricinde, yolcuların veya uçağın uçuş güvertesinin

[299] Sözer, 2006, s.206

bulunduğu uçak kabininde taşınmamalıdır. Tehlikeli maddeler, bir B Sınıfı veya bir C Sınıfı uçak kargo kompartımanı için tüm sertifikasyon gerekliliklerini yerine getirmesi koşuluyla, yolcu uçağının ana güverte kargo bölümünde taşınabilmektedir. *"Sadece kargo uçağı"* etiketi taşıyan tehlikeli maddeler yolcu uçağında taşınmamalıdır. IACO-TI 7.2.2.'de "*kargo bölmesi sınıflandırması, ICAO belgesinde Tehlikeli Maddeleri İçeren Hava Aracı Olayları için Acil Müdahale Kılavuzu'nda açıklanmaktadır (Doc 9481)"* denilerek IACO-TI'da hüküm bulunmayan hallerde taşıyanın bu kılavuza uygun yükleme, istif ve boşaltma faaliyeti gerçekleştirmesi gerektiği düzenlenmiştir. Nükleer enerji kullanılarak elektrik enerjisi üretiminde hammadde olarak kullanılan uranyum zenginleştirildikten sonra güvenli taşıma modu olan havayolu ile taşınabilir. Ancak radyoaktif materyalin taşınmasında sadece IACO-TI hükümleri değil özel olarak Uluslararası Atom Enerji Ajansı(IAEA) tarafından hazırlanan düzenlemeler de dikkate alınmalıdır.

4.2.3. Ambalajlama, İşaretleme ve Etiketleme Borcu

Ambalaj; yükü dış etkenlerden koruma amacına hizmet eden malzeme olarak tanımlanabilir[300]. Ambalajlama yapılması, taşıma esnasında yükün zarar görmesi riskini azaltan en önemli taşıma unsurlarının başında gelmektedir[301].

CMR m.10'a göre; "Gönderen, eşyanın bozuk ambalajlanması nedeniyle kişilere, malzemeye veya diğer eşyaya verilen zarardan ve yapılan her türlü masraftan taşıyıcıya karşı sorumludur."[302] Düzenlemeden çıkan sonuca göre gönderen ambalajlama borcu altındadır.

Taşıma sözleşmesinin konusu olan enerji ürünü tehlikeli nitelik arz ediyorsa uygulanacak olan ADR'de gönderene, ambalajlama yükümlülüğünü yüklemiş ve ambalajlama yaparken tehlikeli yüklerin taşınmasına uygun ambalajların kullanılmasını istemiştir[303]. ADR'de ambalaj, ambalajlama, ambalajlama grubu tanımları yapılmıştır. Ambalajlama grubu; belli yüklerin ambalajlama amacıyla tehlike derecelerine göre atandıkları bir grup anlamına gelmektedir. ADR'de yüksek, orta ve düşük derecede tehlikeli mallar olarak 3 grup belirlenmiştir. Gönderen, ambalajlama yaparken tehlikeli

[300] Kıran, Ibid, s.68
[301] Adıgüzel, Ibid, s.70
[302] Kendigelen-Aydın, Ibid, s.504
[303] ADR 1.4.2.1.1. (c)

yükün hangi gruba gireceğini ADR hükümleri çerçevesinde tespit etmeli ve yine ADR hükümlerine uygun olarak ambalajlama yapmalıdır. ADR'ye göre gönderen ambalajlamayı kendisi yapabileceği gibi bu borcunu, ifa yardımcısı[304] kullanarak da yerine getirebilir. Eğer gönderen ifa yardımcısı kullanarak bu borcunu yerine getiriyorsa bu durumda gönderen, ADR zorunluluklarının yerine getirilip getirilmediğini incelemek için gerekli tedbirleri alma borcu altındadır[305].

CIM m.19/2'de gönderen, yükün niteliğinin gerektirdiği hallerde ambalajlama borcu altındadır. Yapılan ambalaj yükü, taşımanın olağan tehlikelerine karşı koruyacak nitelikte olmalıdır[306]. Ayrıca ambalaj CIM m.25/4 uyarınca gümrük ve diğer idari mevzuat gereklerine uygun nitelikte de olmalıdır. Yük gümrük mevzuatı ve diğer idari mevzuata uygun nitelikte ambalajlanmazsa demiryolu uygun ambalajlamayı kendisi yapabilir. Bu durumda masraflar taşıma ücretine yansıtılabilir[307].

CIM m.19/4 uyarınca, yükün niteliği ambalaj yapılmasını gerektirdiği halde ambalaj yapılmamış veya yetersiz yapılmış olursa demiryolu yükü taşımaktan kaçınabileceği gibi taşıma senedine ambalajın yapılmamış olduğunu veya eksik yapılmış olduğunu çekince düşerek taşımaya kabul edebilir. Taşıma konusu yük RID'de yer alan bir tehlikeli madde ise bu durumda demiryolu RID'e uygun ambalaj yapılmış olmadıkça taşımayı gerçekleştiremez.

RID'de ambalajlama, işaretleme ve etiketleme borcu 1.4.2.1. uyarınca gönderenin üzerindedir. Gönderen bu yükümlülüğünü RID 1.4.2.1.2. uyarınca ifa yardımcısı kullanarak yerine getirebilir. Ambalajlayıcı RID 1.4.3.2. uyarınca yükü taşınmak üzere ambalajladığında işaretlemek ve etiketlemekle de borçludur. Ambalajlayıcı yükü ambalajlarsa gönderen ambalajın RID zorunluluklarını sağladığından emin olmak için gerekli önlemleri almalıdır.

---

[304] Burada kast edilen ifa yardımcısı ambalajlayıcıdır. Ambalajlayıcı, ADR'de "*tehlikeli malları büyük ambalajlar ve IBC'ler dâhil olmak üzere ambalajlara koyan ve gerekirse taşıma için ambalajları hazırlayan bir işletme"* olarak tanımlanmıştır.

[305] ADR 1.4.2.1.2.; ADR'de ambalajlamaya ilişkin hükümler Kısım 4 Ambalajlama ve Tank Hükümleri olarak düzenlenmiştir. Gönderen ambalajlayıcı kullanmış olsa bile bu kısımda yer alan hükümlere uygunluğunu denetlemelidir.

[306] Arkan, *1987,* s.75

[307] Arkan, *1987,* s.76

LK m.3/3'e göre taşıtan veya yükleten, yükü ambalajlama, işaretleme ve etiketleme yükümlülüğü altındadır[308]. Ambalajlama yükü dış etkenlerden korumaya yeterli nitelikte olmalıdır. Ambalajlamanın yeterlilik niteliği hakkında kesin bir kriter yoktur. Ambalajlamanın yeterliliği hakkında her olay kendi içerisinde tehlikeli yükün niteliği, yolculuğun uzunluğu dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Yeterli ambalajlama yükün yolculukta karşılaşılabilecek normal tehlikelere dayanmasına ve normal bakım ve taşıma şartlarında en hafif hasarın tümünü önleyecek nitelikte olan ambalajlamadır[309]. Düzgün bir şekilde yapılan ambalaj tehlikeli yüklerin taşınması faaliyetinde, kötü şartlarda dahi gemi ve gemide taşınan diğer yükler için var olan riski en aza indirir[310].

IMDG Kod 5.1.1.4. uyarınca işaretleme ve etiketlemenin amacı, tehlikeli mal taşıma faaliyeti sırasında karşılaşılabilecek tüm sorunlara karşı, tarafların aynı bilgilere sahip olmasını temin etmek ve uzak mesafelerden de tehlikeli malların ayırt edilmesini sağlayarak bu sayede can ve mal kayıplarını en asgari seviyeye indirmektir. Tehlikeli maddelerin işaretlenmesi ve etiketlenmesi, tehlikeli yükün daha kolay tanımlanmasını ve tehlike anında hızlı bir şekilde müdahale edilebilmesini sağlar. Deniz kirleticileri yani MARPOL'e göre sorumlu olan kimseler IMDG Kodu yanında MARPOL 73/78 kurallarına da uymalıdırlar. IMDG Kod 5.1.1.2. uyarınca taşıyan uygun bir şekilde işaretlenip etiketlenmeyen yükü taşımaya kabul edemez. Bu düzenlemeden IMDG kod açısından ambalajlama, işaretleme ve etiketleme yükümlüsünün taşıtan olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir.

IMDG koda uygun olan işaret ve etiketleme; ambalajlarının üzerinde yer alan etiket ve işaretler ambalajın üzerinden açıkça görünmelidir. Eğer etiket ve işaretler ambalajın dışından açıkça belli olmuyorsa yük taşıma bölümlerine büyütülmüş pankartlar asılarak yapıştırılmalıdır[311]. IMDG Kodunda pankartlar, büyütülmüş etiket(yaftalar) olarak ifade edilmiştir. IMDG koda göre yaftalar, yük taşıma biriminin içeriğinin tehlikeli yük olduğunu ve risk oluşturduğunu göstermek üzere yük taşıma birimlerinin dış yüzeyine koyulacaktır. Yük taşıma biriminin yaftalanması ve markalama yöntemleri, yük taşıma birimleri üç ay deniz altında kalsa bile bu bilgiler tanımlanabilecek şekilde olmalıdır. Yaftalar yük taşıma biriminden tehlikeli madde ve

[308] HK m.15/1 ve RK m.32'de yer alan düzenlemelerden tehlikeli yüküm işaretlenmesi ve etiketlenmesi konusunda taşıtanın yükümlü olduğu sonucu çıkmaktadır.
[309] Güner Özbek, Ibid, s.93
[310] Güner Özbek Ibid, s.93
[311] IMDD Kod 5.3.1.1.; LK m.3/3 (a)

kalıntıları tamamen boşaltıldıktan sonra çıkarılacaktır. Yaftalar zıt renkli bir zemin üzerinde yer almalıdır[312].

Havayolu taşıma faaliyetlerinin düzenlenmesi amacıyla hazırlanan uluslararası düzenlemeler olan VK ve MK'da ambalajlama, işaretleme ve etiketlemeye dair düzenlemelere yer verilmemiştir. Ancak taşıtanın taşınacak olan yükü taşınmaya hazır bir şekilde taşıyanın zilyetliğine geçirmesi gerekmektedir. Taşınmaya hazır olan tehlikeli yükün de ambalajlı işaretli ve etiketli olması gerekir.

IACO-TI'da ambalajlama işaretleme ve etiketleme borcu Bölüm 5'te taşıtana yüklenmiştir[313]. Taşıtan IACO-TI'da belirtilen hükümlere uygun olarak bu borcunu ifa etmelidir. İşaret ve etiketlere ilişkin denizyolu taşıma modunda yer alan açıklamalar havayolu taşıma modu içinde niteliğine uygun düştüğü ölçüde uygulanabilir.

Enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinde enerji ürünü tehlikeli nitelik arz ediyorsa bu gönderen/taşıtan ADR, RID, IMDG Kod ve IACO-TI hükümlerine uygun ambalajlama, işaretleme ve etiketleme yapmak zorundadır. Gönderenin/taşıtanın bu borcunu örneklerle açıklayacak olursak en çok taşıması yapılan enerji ürünlerinden 1268 UN numarasına sahip petrol ürünleri karayolu ile taşınacağı zaman ADR tehlikeli mallar listesi sütun 4'te bu ürüne ambalajlama grubu olarak düşük dereceli tehlikeli madde olarak kabul edilen 3 numarası atanmıştır. Petrol ürünlerinin ambalajlama talimatı P001'dir. Bu talimatta hangi tür maddelerin ambalaj olarak kullanılabileceği ve her tür madde için ne kadar ağırlıkta ambalajlama yapılabileceği yer almaktadır[314]. Petrol ürünlerinin karışık paketleme hükümleri ADR 4.1.10. M7 ve M17'dir. Bu düzenlemelerde petrol ürünlerinin hangi maddelerle birlikte ambalajlanabileceği bilgileri yer almaktadır. Karayolu ile uluslararası petrol taşıma faaliyeti gerçekleştirilecekse gönderen ADR'de yer alan bu bilgilere uygun davranmalıdır.

4.2.4. Tehlikeli Yük Bildirimi Yapma Borcu

Taşıma/navlun sözleşmesinde gönderen/taşıtan yük taşıma işini üstlenen tarafa taşınacak yük hakkında bilgi vermelidir. Bu bilgi yükün niteliğinin tehlikeli olduğu zaman daha fazla önem arz etmektedir. Enerji ürünlerinin taşınması söz konusu olduğu

[312] IMDG Kod 5.3.1.1.
[313] IACO-TI Part5
[314] ADR 4.1.4.

zaman bu enerji ürünü uygun koşullarda taşındığında zararsız bir yük iken yüke uygun koşularda taşıma yapılmadığı zaman potansiyel bir risk söz konusu olacaktır. Niteliği tehlikeli olan enerji ürünü hakkında beyanda bulunulması, bu ürünün taşınmasında ortaya çıkabilecek tehlikeleri en asgari düzeye indirecek ve beklenmedik sonuçların önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasını sağlayacaktır[315]. Tehlikeli yük bildiriminin amacı; taşıyıcının/taşıyanın tehlikeli yüke dair yapacağı işlemlerde daha dikkatli ve özenli olması, tehlikeli yük taşımanın gerektirdiği tedbirleri almasını sağlamaktır.

Karayoluyla yapılan taşımalarda temel olan CMR m.22'de tehlikeli yük bildirimi konusunda gönderen borçludur. Gönderen yapılacak olan bildirimde taşıyıcıyı tehlikenin gerçek boyutları hakkında bilgilendirmelidir. Bildirimde ayrıca yükün tehlikeli niteliği hakkında alınabilecek önlemlerde yer almalıdır[316]. CMR m.4 uyarınca taşıma sözleşmesi bir taşıma senedine bağlanır. Bu taşıma senedinde yer alacak kayıtlardan birisi de 6 ncı maddenin birinci fıkrasının f bendinde *"eşyanın cinsinin mutad açıklaması ve ambalaj şeklini, tehlikeli eşyanın genel kabul gören işaretini"* olarak karşımıza çıkmaktadır[317]. Gönderenin taşıma senedine bu bilgiyi yazması tehlikeli yük bildirimi yapması olarak değerlendirilmektedir. Bu çıkarımı, CMR'nin 22 nci maddesinde yer alan bilgiler taşıma senedine kaydedilmemişse, bu eşyanın taşınması nedeniyle oluşan tehlikenin gerçek boyutlarının taşıyıcı tarafından bilindiğinin başka delillerle ispatlanabileceği düzenlemesine dayandırabiliriz[318].

Tehlikeli yük hakkında zamanında bildirim yapılmalıdır. Zamanında ifadesinden bildirimin taşıyıcıya/taşıyana yükün teslim edilme anı veya teslim öncesindeki zaman olduğuna yorum yoluyla ulaşılabilir. Tehlikeli yük bildiriminin amacı; taşıyıcının daha dikkatli ve özenli olması, tehlikeli yük taşımanın gerektirdiği tedbirleri almasını sağlamaktır. Taşıyıcının/taşıyanın gerekli tedbirleri alması için daha yükün taşıta yüklenmeden, taşınacak olan yük hakkında bilgisi olması gerektiği düşüncesinden bu sonuca ulaşılabilir[319].

---

[315] Adıgüzel, Ibid, s.65
[316] Kendigelen-Aydın, Ibid, s.511
[317] Ibid, s.501
[318] Ibid, s.511
[319] Gönderenin tehlikeli eşya bildirimini yapmaması ve taşıyıcının buna ilişkin önlemleri almaması sonucunda herhangi bir zarar meydana gelirse bu durumda gönderen bildirim yapmadığı için taşıyıcı ise taşıdığı yükün niteliğini basiretli bir tacir olarak araştırmadığı için tarafların müterafik sorumluluklarının olacağına dair Y. 11. HD, 26.11.1992, E. 5858, K. 10885. Bkz. Gönen Eriş, *Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu 4. Cilt*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2010, s.4556

ADR'de tehlikeli yük bildirimi 1.4.2.1. uyarınca gönderene yüklenmiş bir yükümlülüktür. Gönderen tehlikeli yük taşınacağı zaman *"Özellikle Bölüm 5,4'teki ve Bölüm 3'teki tabloların zorunluluklarını göz önünde bulundurarak, taşımacıya gerekli bilgi ve verileri, izlenebilir biçimde vermek ve gerekirse gerekli taşıma evrakını ve taşıma sırasında bulundurulan belgeleri (yetkiler, onaylar, bildirimler, sertifikalar" vs.) ibraz etmek"* borcu altındadır.

Demiryoluyla yapılacak olan taşımalarda uygulanacak olan CIM'de tehlikeli yük bildirimi ayrıca düzenlenmemiştir. Ancak gönderen, CIM m.12/1 uyarınca demiryoluna usulüne uygun hamule senedi doldurmak ve vermekle yükümlüdür[320]. CIM m.13/1 (c)'de hamule senedinin kapsamında yer alacak kayıtlardan birisi olarak yükün cinsi yer almaktadır. Bu düzenlemeler birlikte değerlendirildiğinde tehlikeli yük taşıtmak isteyen gönderen hamule senedi düzenlemek ve hamule senedinin içeriğinde yükün cinsini tehlikeli olarak belirtmek zorundadır. Dolayısıyla demiryolu taşıma faaliyetlerinde de gönderenin dolaylı olarak da olsa tehlikeli yük bildiriminde bulunması gerektiği sonucuna ulaşılabilmektedir.

RID 1.4.2.1.'de, ADR ile aynı şekilde düzenleme yapılmış ve tehlikeli yük bildirimi gönderene yüklenmiştir.

Denizyoluyla yapılacak olan taşımalarda uygulama alanı bulacak olan LK m.4/6'da yüklerin tutuşabilir, patlayıcı ve tehlikeli doğasından bahsedilmiştir. Doğrudan tehlikeli madde olarak ifade edilmeyen parlayıcı, infilak edici ve buna benzer nitelikteki maddelerin tehlikeli nitelikte oldukları ve bunların taşıyanın rızası alınmadan taşınmayacağı aksi halde taşıyanın tasarruf hakları olduğu üzerinde durulmuştur.

Tehlikeli yük hakkında bildirimde bulunulmaması, yükün zararsız ve potansiyel olarak tehlikeli olmayan durumunu tehlikeli bir hale dönüştürür ve taşıyanın buna ilişkin önlemleri alma imkânını ortadan kaldırır[321].

Taşıyan için tehlikeli yük hakkında yapılan bildirim çeşitli açılardan önemlidir. Taşıyan yükün istiflenmesi, gemide yer alacak vasıta ve teçhizatın belirlenmesinde bildirimle edindiği bilgilere göre hareket edecektir. Taşıyan, yükün gemide ne kadar

[320] Arkan, *1987,* s.72
[321] Simon Baughen; Natalie Campbell, "*Apportionment of Risk and the Carriage of Dangerous Cargo"*, İnternational Maritime Law, 2001, c.8, S.1, ss.3-9; Güner Özbek, Ibid*,* s.63

alan kaplayacağı ve uygun ambarlarının bulunup bulunmadığı, yükün ağırlığına dair bilgi ile istif yapılırken geminin dengesi ve yükleme sınırının aşılmaması, markaya dair bilgi ile yükün diğer yüklerle karışmaması gibi taşıma için yararlı bilgileri bildirim yoluyla elde edecektir[322].

IMDG Kodu 5.1.1.3.1'e göre; "Bir taşıyıcı, tehlikeli maddeler taşıma dokümanının bir kopyasının ve bu Kod hükümlerince gerekli kılınan diğer dokümanların ya da bilgilerin sağlanması veya tehlikeli maddeler için geçerli bilgilerin elektronik formda sağlanması." şartları gerçekleşmediği müddetçe tehlikeli maddeleri taşımayı kabul etmeyecektir." Bu düzenleme tehlikeli yük hakkında bilgileri ve belgeleri paylaşmakla taşıtanı/yükleteni borçlu kılmıştır. Bu bilgi ve belgeler yük hakkında doğru ve gerçek bilgiler içermelidir. Yapılacak olan bildirimde yükün UN numarasının da bildirilmesi gereklidir. Bu sayede ilgili yükün IMDG koda göre tanımlanmış tehlikeli nitelikleri de taşıyana bildirilmiş olacaktır[323].

Denizyoluyla yapılacak olan taşımalarda düzenlenen konişmento da yükün tehlikeli cins ve niteliği LK m.3/3 uyarınca belirtilmelidir. Taşıyanın taşınacak olan yükle ilgili herhangi bir çekincesi varsa bunu konişmentoya şerh düşmelidir. Aksi halde sorumluluğu doğabilecektir[324].

Havayoluyla yapılan taşıma faaliyetlerinde VK ve MK uygulama alanı bulacaktır. Her iki konvansiyonda da tehlikeli yük bildirimi ayrıca düzenlenmemiştir. VK m.5/1'de *"Eşya taşıyan her taşıyıcı, göndericiden hava yük senedi olarak isimlendirilen bir belgeyi düzenleyerek kendisine vermesini, her gönderici de taşıyıcıdan bu belgeyi kabul etmesini istemek hakkına sahiptir."* denilerek hava konşimentosunun düzenlenmesi taşıyanın isteğine bırakılmıştır. MK m.4/1'de *"Kargonun taşınmasına ilişkin olarak bir hava sevk fişi verilecektir."* denilerek VK aksine hava konşimentosunun düzenlenmesi mecburi tutulmuştur[325]. VK m.8/1 (g) hava konşimentosunun içeriğinde eşyanın cinsinin belirtilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Ayrıca VK m.16/1 uyarınca *"Gönderici, eşyanın alıcıya tesliminden önce gümrük, şehir*

[322] Ergon Çetingil, "*Taşıtan ve Yükletenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları İle Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında"*, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Vecdi Aral'a Armağan Sayısı, 2001, ss.397-405
[323] Süzel, Ibid, s.536
[324] Çetingil, Ibid, s.402; Natig Asgarov, "*Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü"*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2012, c. XXVIII, S.21, ss.297-322
[325] Sözer, *2006,* s.293

girişi veya polis formalitelerinin yerine getirilmesi için gerekli bütün bilgileri vermek ve belgeleri hava yük senedine eklemek zorundadır. Gönderici bu bilgi ve belgelerin yokluğundan, yetersizliğinden veya usulüne uygun olmamasından doğan zararlardan, bu zarar taşıyıcının veya temsilcilerinin kusurundan ileri gelmedikçe, taşıyıcıya karşı sorumludur." Bu düzenleme VK açısından tehlikeli yük bildiriminin yapılma şekli olarak değerlendirilebilir. MK m.4/2'de *"Yapılacak taşımanın bir kaydını içeren herhangi farklı bir yöntem bir hava sevk fişinin teslimi yerine geçebilir. Eğer bu farklı bir yöntem kullanılıyorsa, nakliyeyi gönderenin talep etmesi halinde, taşıyıcı nakliyeyi gönderene, gönderilen nakliyenin tanımlanmasına ve bu tür farklı bir yöntemin içerdiği kayıtlara dâhil bilgilere ulaşılmasına imkân veren bir kargo makbuzu vermelidir."* düzenlemesi yapılmıştır. Bu düzenleme taşınacak olan yükün tehlikeli olduğu zaman uygulama alanı bulacak olan IACO-TI'da belirtilen ve tehlikeli yükün taşınması için gerekli olan bilgi ve belgelerin taşıtan tarafından taşıyana verilmesini öngören düzenlemelerle birlikte değerlendirildiğinde tehlikeli yük bildiriminin taşıtan tarafından yapılacağı sonucuna ulaşılabilir.

IACO-TI 4.1.1.1.'de havayolu ile taşınması için tehlikeli yük sunan kişi, taşıyana bu paragrafta belirtilen gönderiye uygulanacak bilgileri sağlamalı denilerek taşıtanın tehlikeli yük bildirimi ile yükümlü olduğunu ve bu bildirimde yüke uygulanacak bilgilerin de yer alması gerektiği düzenlenmiştir. IACO-TI 4.1.1.1.'de tehlikeli yük taşıma belgesinin elektronik veri işleme(EDP) veya elektronik veri değişimi(EDI) iletim teknikleri kullanılarak da yapılabileceği belirtilmiştir. Taşıtan EDP veya EDI iletim teknikleri kullanılmadan yazılı bir tehlikeli yük belgesi düzenlenecekse taşıyana iki adet kopya verilmelidir. IACO-TI 4.1.2.1.'de tehlikeli mal taşıma belgesinin bu talimatlarda yer alan bilgileri içermesi şartıyla her herhangi bir biçimde olabileceği düzenlenmiştir. IACO-TI 4.1.2.2. uyarınca hem tehlikeli nitelikli hem de tehlikeli olmayan nitelikte yükler taşıma belgesinde birlikte listeleniyorsa tehlikeli yükler vurgulu ve önce listelenmelidir. Tehlikeli yük hakkında verilen bilgiler açık ve anlaşılır nitelikte ve olağan koşullara dayanıklı bir belgede olmalıdır. IACO-TI 4.1.4.1.'de taşıma belgesinde bulunması gereken bilgilere yer verilmiştir. Bunlardan biri tehlikeli yükün BM numarası ve uygun sevkiyat adıdır. Bu bilgiler tehlikeli yüke ilişkin alınması gerekli önlemelerin neler olduğuna ulaşılmasında önemlidir. Tüm bu düzenlemelerden IACO-TI açısından da tehlikeli yük bildiriminin taşıtan tarafından yapılması gerektiği sonucuna ulaşılabilir.

4.3. Taşıyıcının/Taşıyanın/Demiryolunun Borçları

Taşıma/navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun esas ve temel görevi taşıma işini gerçekleştirmektir. Taşıyıcı/taşıyan/demiryolu bu görevini gerçekleştirirken yükü gönderenden aldığı hali ile gönderilene teslim etmelidir. Bunun içinde yüke özen göstermesi gerekir. Taşıyıcının yüke özen borcu, enerji ürünlerinin taşınması söz konusu olduğunda yüke uygun önlemlerin alınmasını gerektirdiği için enerji ürünleri de yukarıda açıklandığı gibi daha çok tehlikeli nitelik taşıdığı için görece ağırdır. Taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun en önemli görevi yükü zıya ve hasara uğratmadan zamanında teslim etmektir. Ancak taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun bunun dışında gönderenin/taşıtanın talimatlarına uyma, taşıma belgelerini yolculuk boyu bulundurma gibi yükümlülükleri de vardır. Bu yükümlülüklerden en önemlisi olan yüke özen gösterme borcu aşağıda ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

4.3.1. Yükü Zıya ve Hasara Uğratmadan Zamanında Teslim Borcu

Konuya geçmeden evvel zıya, hasar ve geç teslim kavramlarını açıklamanın daha faydalı olacağı kanaatindeyiz.

4.3.1.1. Zıya, Hasar ve Geç Teslim Kavramları

Zıya, taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun teslim aldığı yükü telim etme iktidarından yoksun olması halidir[326]. Cismen yok olmasa bile yükten yararlanma imkânı ortadan kalkıyorsa zıya vardır. Cismen var olan ancak ondan yararlanma imkânı olmayan yükün(enkazın), gönderilene teslimi de taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun borcunu ifa sayılmayacaktır[327]. Zıya kısmi veya tam zıya olarak ikiye ayrılmaktadır. Yükün ambalajı da dâhil hiç teslim edilemeyecek şekilde bulunması durumunda tam zıya, yükün hacminin, ağırlığının veya parça sayısının eksik teslimi halinde ise kısmi zıya söz konusudur[328]. Bazı durumlarda yük belirli bir süre hak sahibine teslim edilmezse zıyaa uğradığı kabul edilmektedir. Buna zıya karinesi denir. CMR m.20/1'de

---

[326]Arkan, *1987,* s.91; Arslan Kaya, "*Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme(CMR)'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları(2)"*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 1998, c.56, S.1-4, ss.239-267; Şafak Türken, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Teslimden Doğan Sorumluluğu, Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2018, s.215

[327] Can, *2017*, s.79

[328] Arkan, *1987,* s.91; Kaya, Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de(CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları(2), s.246; Sözer, *2006,* s.325

taşıma süresinin sona ermesinden itibaren 30 gün içerisinde veya taşıma süresi kararlaştırılmadı ise taşıyıcının yükü teslim aldığı andan itibaren 60 gün içinde yükün teslim edilmemesi halinde yük zayi olmuş sayılacaktır. CIM m.39/1'de yükün teslimini takip eden 30 gün içinde yük alıcıya teslim edilmezse yük zayi olmuş kabul edilecektir.

Hasar; herhangi bir sebeple dış görünüş itibariyle de olsa yükün ekonomik değerinin azalması, amacına uygun surette kullanma imkânının kısıtlanmış olması halidir[329]. Hasar yükün bir kısmında da meydana gelebilir bu durumda yükün bir kısmında meydana gelen hasar tüm yükün ekonomik değerinde azalmaya sebep oluyorsa bu durumda yükün tamamının hasara uğradığı kabul edilmelidir[330]. Yükün kötü kokan bir yük yanına istiflenerek kötü kokmaya başlaması, suyla temas etmemesi gereken bir yükün ıslanması veya paslanması sonucu maddi değerinin azalması hasara örnek gösterilebilir[331]. Kötü kokma ve ıslanma sonucunda taşınmakta olan yükte kalıcı bir değer kaybı oluşuyorsa hasarın varlığından söz edilecektir[332]. Hasarda esas alınan kriter maddi kötüleşme sonucu değer kaybının yaşanıp yaşanmadığıdır[333]. Ancak borsa fiyatının düşmesi veya yükün mevsiminin geçmiş olması sonucu oluşan değer kayıpları maddi kötüleşme olmadığı için hasar kavramına dâhil değildir[334].

Geç teslim, sözleşme ile teslim tarihi belirlendi ise bu tarihe göre belirlenir[335]. Ancak taraflar teslime dair bir tarih kararlaştırmadılarsa bu durumda normal şartlar altında taşıma faaliyetinin tamamlanması ve teslimin gerçekleşmesi için somut olayın şartları çerçevesinde makul olan zaman teslim tarihidir. Bu tarihten sonraki teslimler gecikme olarak kabul edilir[336]. Makul olan zaman; her somut olayın kendine has özellikleri ile hava şartları, güzergâh, varış noktası gibi hususlar göz önüne alınarak,

---

[329] Arkan, *1987,* s.93; Sözer, *2006,* s.327; Sözer, *2011*, s.600; Türken, Ibid*,* s.43

[330] Sözer, *2006,* s.327; Türken, Ibid*,* s.43

[331] Arkan, *1987,* s.93; Can, *2017*, s.82

[332] Zeynep Demirçivi Mineliler, "*Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk"*, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2007, c.9, Özel Sayı, ss. 957-984; Kübra Yetiş Şamlı, "*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu"*, 12 Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s.34

[333] Alihan Aydın, CMR'ye göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Arıkan Basım Yayım, İstanbul, 2006, s.54; Pınar Akan, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*,* Adalet Yayınevi, Ankara, 2007, s.76

[334] Demirçivi Mineliler, Ibid*,* s.961

[335] Demiryolu taşıma modunda teslim zamanı demiryolu ve gönderen arasındaki anlaşmaya, bu yoksa uluslararası tarifeye, bu yoksa belli hatlar üzerinde yapılan taşımalar için bu hatların uyguladığı taşıma planları uyarınca belirlenir. Bu yöntemlerle teslim süresi belirlenemez ise CIM m. 27/2 uygulama alanı bulacaktır. Arkan, *1987,* ss. 120-126

[336] Şamlı, Ibid*,* s.36; Adıgüzel, Ibid, s.151

tedbirli ve özenli bir taşıyanın aynı şartlar altında teslim işlemini gerçekleştirebileceği zamandır[337].

4.3.1.2. Karayoluyla Yapılan Taşımalarda

Karayoluyla yapılan taşıma faaliyetlerinde CMR uygulama alanı bulacaktır. CMR m.17/1'de "Taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyanın kısmen veya tamamen zıyaa ve hasara uğramasından ve teslim etmedeki gecikmeden sorumludur."[338] denilerek taşıyıcıya yüke özen gösterme zıya ve hasara uğratmadan zamanında teslim borcu yüklenmiştir. Zıya, hasar ve geç teslim kavramları yukarı da açıklandığı için bu kısımda taşıma sözleşmesinin konusu olan enerji ürünü tehlikeli nitelik arz ettiği durumlarda taşıyıcının özen borcunun niteliğinin neden ağırlaştığı üzerinde durulacaktır.

Enerji ürünleri daha çok tehlikeli maddeler oldukları için bu ürünlerin taşınması faaliyetinde uluslararası alanda tehlikeli madde taşımaya özgü olarak çıkartılan düzenlemelere de uyularak taşıma işi icra edilmelidir. Aksi halde taşıyıcı yüke özen borcunu gereği gibi yerine getirmemiş olur. Taşıyıcı taşınacak yüke uygun taşıtı taşıma faaliyetinin icrasına başlanmadan evvel sağlamalıdır. Taşınacak olan yüke uygun nitelikli araç tehlikeli yük taşınacağı zaman ADR düzenlemeleri doğrultusunda taşıyıcı tarafından belirlenmelidir. Taşıyıcı ADR 1.4.2.2.1. (c) uyarınca, araçların ve yüklerin dış görünüşünde belirgin bozukluk, sızıntı veya çatlak, eksik teçhizat olup olmadığını araştırarak tespit etmek zorundadır. Taşıyıcı bu araştırmayı yapmadan yola çıkar ve taşıma faaliyeti sırasında yük, araçtaki bozukluktan veya eksik teçhizattan dolayı, zıya veya hasara uğrarsa taşıyıcı sorumlu olacaktır. ADR'nin amacı tehlikeli yüklerin zararsız bir şekilde taşınmasını sağlamaktır. Bu amaca uygun olarak taşıyıcı ADR'de belirtilen kriterlere uygun aracı temin etmelidir. Bu kriterlere uygun araçlar belli aralıklarla teste tabi olmakta ve bu testlerde geçerlilik şartlarını koruyup korumadıkları belirlenmektedir. ADR 1.4.2.2.1. (d) uyarınca; tankerlerin, tüplü gaz tankerlerinin, sökülebilir tankların, portatif tankların, tank konteynerlerinin ve ÇEGK'lerin bir sonraki testinin geçerlilik tarihinin geçmediğini araştırarak tespit etmek taşıyıcının yükümlülüğüdür. ADR 1.4.2.2.1. (e), (f), (g) uyarınca araçların olması gerekenden fazla

---

[337] Canan Özlem Ilgın Çelik, "*Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk"*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2008, S.14, ss.175-202; Türken, Ibid, s.49

[338] Kendigelen–Aydın, Ibid, s.508

yüklenmemesini sağlamak, tanımlanmış tehlike etiketleri ve işaretlerin araçlara iliştirilmesini sağlamak ve araç sürücüsü için yazılı talimatlarda belirtilen teçhizatın araçta bulunmasını sağlamak da taşıyıcının yükümlülüğüdür. Taşıyıcı, yükü taşımak için sağlayacağı araca yüke uygun işaret ve etiketleri iliştirmelidir. Ayrıca taşıyıcı, tehlikeli yükün taşınması sırasında araç sürücüsünün ihtiyaç duyabileceği teçhizatı da temin etmelidir. Taşıyıcı ADR 1.4.2.2.1. (e), (f), (g)'de ifade edilen yükümlülüklere uygun davranmaz ve bundan dolayı yük zarar görürse yüke özen borcuna aykırılıktan sorumlu olacaktır.

Görüldüğü üzere, taşıyıcının yükü zıya ve hasara uğratmadan zamanında teslim borcu taşıyıcının yüke özen borcu olarak ifade edilebilir. Taşıyıcının yüke özen borcunun derecesi taşınan yükün niteliği tehlikeli olduğu zaman ağırlaşmaktadır. Şöyle ki; taşıyıcının taşıma için sağladığı araç tehlikeli yükün taşınmasına uygun ADR test prosedürlerinden geçirilmiş olmalıdır, taşıyıcı taşıma faaliyetinin icrasında kullanacağı şoför ve personelin ADR hükümlerine uygun davranmasına yetecek eğitimi sağlamış olmalıdır, taşıyıcı ADR zorunluluklarında ihlal olmadan taşıma işini icra etmelidir, taşıyıcı taşınan yüke uygun taşıma faaliyetini gerçekleştirmek için ADR Tehlikeli Mal Listesinden faydalanmalıdır.

4.3.1.3. Demiryoluyla Yapılan Taşımalarda

Demiryoluyla yapılan taşıma faaliyetlerinde CIM uygulama alanı bulacaktır. CIM m.36/1'de "Demiryolu eşyanın taşımaya kabulden teslime kadar meydana gelen kısmen veya tamamen kaybolması ve hasarlanmasından ve teslim süresinin aşılmasından doğan zarardan sorumludur." denilerek demiryolunu yükü zıya ve hasara uğratmadan zamanında teslimle yükümlü kılınmıştır.

CIM m.21/1'e göre demiryolu, hamule senedinde yer alan bilgilerin fiili duruma uygunluğunu denetleyebilir. Ancak denetleme zorunluluğu da yoktur. Dolayısı ile demiryolunun hamule senedinde yer alan bilgileri denetlemediği için yükün zıya ve hasara uğramasından sorumlu tutulması söz konusu değildir[339].

Demiryolu taşıma faaliyetlerinde, tehlikeli nitelikte bir enerji ürünü taşınacaksa RID uygulama alanı bulacağı için demiryolunun RID düzenlemelerine uygun olarak

[339] Arkan, *1987,* s.73

yüke özen göstermesi gerekir. RID 1.4.2.2.1. uyarınca demiryolu; taşınacak yükün RID'e uygun taşınması için onaylanmış olduğunu tespit, tehlikeli yüke ilişkin bilgi ve belgelerin taşıma boyunca hazır bulunmasını sağlama, vagonlarda ve yüklerde belirgin bozukluk, sızıntı veya çatlak, eksik donanım olup olmadığını araştırmak, araçların gerekenden fazla yüklenmediğini, vagonlara yükle ilgili levha ve işaretlerin iliştirildiğini tespit etmek, borcu vardır. Ayrıca demiryolu, makiniste tehlikeli yükün konumu hakkında bilgi vermelidir. Demiryolu ayrıca RID zorunluluklarına uygun olmayan bir durum gözlemlerse RID zorunlulukları sağlanmadan sevkiyatı gerçekleştirmemelidir. RID 1.10. uyarınca demiryolu taşıma sırasında kullanılacak personelin eğitimli olmasını sağlamak borcu altındadır. Demiryolu bu borçlarını gereği gibi yerine getirmez ve yük bundan dolayı zıya ve hasara uğrarsa sorumlu olur.

Karayolunda olduğu gibi demiryolu taşıma modunda da yüke özen borcunun niteliği enerji ürünü tehlikeli olduğu zaman ağırlaşmaktadır.

4.3.1.4. Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda

Denizyoluyla yapılan taşıma faaliyetlerinde LK uygulama alanı bulacaktır. LK m.3/2'ye göre; "4 üncü madde hükümlerinden mahfuz tutulmak şartıyla nakliyeci, hamulenin yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına dikkat ve itina gösterecektir." Taşıyan LK'ya göre de malları zıya ve hasara uğratmadan gönderilene teslim etmelidir[340].

Navlun sözleşmesinin konusunu tehlikeli nitelikteki enerji ürünlerinin oluşturması durumunda taşıyanın yüke özen borcunun derecesi sıradan yüklerin taşınması faaliyetinde yer alan taşıyana oranla daha fazla olacaktır. Çünkü navlun sözleşmesinin konusu niteliği tehlikeli olan yük ise bu durumda uygulanacak mevzuatın kapsamı genişlemekte ve yüke özen borcunun yerine getirilip getirilmediği IMDG kodda yer alan kriterlere göre belirlenmektedir. Taşıyan IMDG koda uygun nitelikte bir bakım ve özen göstermedikçe yüke özen borcunu yerine getirmiş olmaz. IMDG koda uygun bakım ve özen için personelinin eğitimli olmasını sağlamalı, yüke uygun araç temin etmeli, yük için gerekli bilgi ve belgeleri yolculuk süresince kullanıma hazır bulundurmalıdır.

[340] HK m.5 ve RK m.13'te de taşıyanın yüke özen gösterme borcu düzenleme altına alınmıştır.

Taşıyanın yüke özen borcunu bir örnekle somutlaştıracak olursak 1071 UN numarasına sahip sıvılaştırılmış petrol gazının taşınması faaliyetinde, taşıyan tehlikeli mal listesi sütun 15 uyarınca IMDG Kod 5.4.3.2. gereği, acil durum tehlikeli yük gönderileri için; taşıma sırasında tehlikeli yüklerle ilgili her türlü kaza ve olaya karşı yapılacak acil durum müdahalesinde kullanılmak üzere uygun bilgiler her an el altında olmasını sağlamalıdır. Bu bilgiler tehlikeli yük içeren paketlerden uzakta olmalı ve ihtiyaç hâlinde bunlara hemen ulaşılabilmelidir.

1071 UN numaralı tehlikeli maddenin taşınması sırasında tehlikeli mal listesi sütun 16a sıvılaştırılmış petrol gazının istifinin ve elleçlenmesinin nasıl yapılması gerektiği konusunda yol göstermektedir. IMDG Kod 7.1. gereği bu madde kategori D içerisinde kabul edilmiştir. Ayrıca maddeye göre hangisi büyükse o geçerli olmak üzere ya 25'ten fazla olmayan ya da 3 metre toplam uzunluk başına 1 yolcu ile sınırlı sayıda yolcu taşıyan yük gemileri veya yolcu gemileri için yalnızca güverte üzerinde taşıma faaliyeti gerçekleştirilebilecektir. Taşıyan geminin istifinin yapılmasında da özenli olmalı tehlikeli mal listesinde belirtilen yasaklara uygun davranmalıdır.

Taşınacak yük IMDG kod tehlikeli mal listesinde yer alıyorsa veya somut olayda tehlikeli olduğu sonucuna ulaşılabiliyorsa, taşıyan bu tehlikeli yükü bakım ve özen borcuna uygun olarak, zıya ve hasara uğratmadan gönderilene teslim etmelidir. Tehlikeli yüklerin taşınmasında sıradan yüklere göre daha kapsamlı bir bakım ve özen borcu söz konusu olduğu için tedbirli bir taşıyandan beklenen bakım ve özen özel olarak değerlendirilmelidir. Tedbirli bir taşıyandan beklenen özen tehlikeli yükün nitelikleri esas alınarak değerlendirilmelidir. Taşıyan her tür yükün taşınmasında yüke özen göstermekle ve yükü zıya ve hasara uğratmadan veya gecikmeden teslim etmekle yükümlüdür. Ancak tehlikeli yüklerin taşınmasında taşıyandan beklenen bakım ve özen IMDG koda uygun nitelikte bir bakım ve özen olmalıdır.

4.3.1.5. Havayoluyla Yapılan Taşımalarda

Havayoluyla yapılacak taşımalarda VK ve MK uygulama alanı bulacaktır. VK m.18/1 uyarınca “Taşıyıcı, kabul edilmiş herhangi bir bagaj veya eşyanın tahribi veya kaybı veya zarara uğraması halinde doğan zararlardan sorumlu olacaktır; ancak, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binme ya da uçaktan inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmiş olmalıdır.” MK m.17/2 uyarınca

"Taşıyıcı, kontrol edilmiş bagajın tahrip olması ya da kaybolması ya da bagaja zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, bagajın tahrip olmasına ya da kaybolmasına ya da bagaja zarar gelmesine neden olan olayın hava aracı içinde ya da kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu bir esnada meydana gelmiş olması halinde sorumludur." Hem VK hem de MK taşıyanı yükü zıya ve hasara uğratmadan teslim borcu altındadır[341]. VK m.19 ve MK m.19'da taşıyanın, yükün havayolu ile taşınmasında gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olduğu ayrıca düzenlenmiştir.

IACO-TI 4.1.1.'de taşıyana, komuta pilotuna tehlikeli yük taşınacağına ilişkin bilgi ve belgelerin verilmesi borcunu yüklemiştir. Pilota verilecek belgede bulunması gerekli gerekli bilgiler IACO-TI'da düzenlenmiştir. Bu belgede belirtilen bilgilerin yer almaması taşıyanın sorumluluğuna yol açacaktır. Taşıyan, IACO-TI 4.2. uyarınca uçuş ekibinin ve diğer çalışanlarına tehlikeli yükün taşınması ile ilgili sorumluluklarını yerine getirmeye çalışacak olan kullanım kılavuzunda bu bilgileri sağlamalıdır. Taşıyan ayrıca tehlikeli yüke ilişkin bildirim yapılmamış veya yanlış bildirim yapılmışsa bu durumu ilgili devletin uygun makamlarına bildirmelidir. Taşıyıcı ayrıca tehlikeli yükün taşındığına ilişkin bildirim amacı taşıyan etiketlerin ve bilgilerin yeterli sayıda olmasını da sağlamalıdır. IACO-TI 4.10 uyarınca taşıyan tehlikeli yük taşıma faaliyetinde yer alacak personelinin eğitimli olmasını da sağlamalıdır. Havayolu taşıma faaliyetlerinde taşıyan IACO-TI 5.1. uyarınca yolcuların tehlikeli yük taşınmasının yasak veya hangi şartlara bağlı olduğunu içeren bilgilendirmeyi yapmalıdır. Taşıyanın IACO-TI'da yer alan borçları bunlarla sınırlı değildir. Tehlikeli yük taşıma işini üzerine alan taşıyan IACO-TI'da yer alan borçlarına uygun olarak taşıma işini ifa etmez ve bundan dolayı bir zarar ortaya çıkarsa sorumluluğu doğacaktır.

Görüldüğü üzere tüm taşıma konvansiyonların da taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun temel görevi yüke özen göstermektir. Taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun bu yükümlülüğü yükün niteliğine göre farklı standartlara tabi olabilmektedir. Konumuz olan enerji ürünlerinde enerji ürünlerinin tehlikeli nitelik arz etmesinden dolayı BM tavsiyeleri esas alınarak hazırlanan düzenlemelere uygun taşıma yapılmalıdır. Aksi halde

[341] Sözer, *2006*, s.325

taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun yüke özen borcunu gereği gibi ifa ettiği kabul edilemez.

4.3.2. Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu

Denizyoluyla yapılan taşıma faaliyetlerinde taşıyanın yolculuğun başlangıcından evvel gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcu vardır. Bu borç ona LK'nın 3 uyarınca verilmiştir. LK m.3'te; *"Nakliyeci, seferden evvel bu seferin başlangıcında; Gemiyi seyrüsefere elverişli hale getirmeye, gemiyi lazım geldiği şekilde donatmak, teçhiz etmek ve kumanya tedarik etmeye, geminin ambarlarını ve soğuk hava tertibatlı mahallerini ve malların tesellüm, nakil ve muhafaza edilmek üzere yerleştirilmiş olduğu bütün diğer kısımlarını elverişli ve iyi vaziyete getirmek için makul bir gayret göstermeye mecbur tutulacaktır."* şeklinde düzenlenmiştir. Taşıyan açısından gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcu mutlak bir zorunluluktur. Geminin hazır bulundurulmuş olması taşıyanı geminin sefere elverişliliğinden kaynaklanan sorumluluktan kurtarmayacaktır. Hazır bulundurulan gemi sefer için uygun olmalıdır. Sefere elverişli gemi doktrinde SEVEN tarafından; seferin sıradan tehlikelerine karşı koyacak şekilde tasarım, yapı, durum, personel ve teçhizata uygun gemi olarak ifade edilmiştir[342]. Geminin sefere elverişli olabilmesi için gemide yetkili bir kaptan ve yeterli mürettebat da olmalıdır. Bu zorunluklar taşıyana uluslararası taşıma konvansiyonlarınca verilmiş borçlardır[343]. Gemin yüke elverişliliği de taşınacak olan yükün niteliğine göre belirlenir[344]. Geminin taşınacak olan yükü, taşıma esnasında ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı korumaya ve yükün bu tehlikelerden dolayı zarara uğramasını engellemeye uygun olması gerekir[345]. Yüklerin istiflenmesinde yapılacak hata da geminin yüke elverişliliğini etkileyen faktörlerden birisidir. İstif hatası dolayısı ile gemi dengesiz hale gelirse burada yüke elverişsiz gemiden bahsedilir[346].

Geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olması hususunda Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu(ISM Kod) dikkate alınır. ISM Kod, denizcilik

---

[342] Vural Seven, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2003, s.18

[343] Güner Özbek, Ibid, s.121; Kübra Yetiş Şamlı, "*Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik"*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 121, Sayı 2, 2013, ss.479-496

[344] Rayegan Kender; Ergon Çetingil; Emine Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, 12 Levha Yayıncılık, 2014, s.165

[345] Yetiş Şamlı, *2013*, s.482

[346] İstifin yüke elverişliliğe etkisi ve bunun ticari kusurla ayrımı hakkında ayrıntılı açıklama için bkz. Sözer, *2017*, s.377 vd.

işletmelerinin güvenlik kültürü edinmelerini ve o kültür doğrultusunda yönetilmesini sağlama hedefindedir[347]. Bu amacı gerçekleştirmek için belirlenen esaslar geminin denize ve yola elverişli olması için teknik tedbirleri içermektedir. Bu tedbirlerin tamamı "Güvenli Yönetim Sistemi" olarak ifade edilmektedir ve kodun esasını oluşturmaktadır[348]. ISM Kodda belirlenen esasların yerine getirilmesi halinde gemiyi işleten(taşıyan) açısından *"Uygunluk Belgesi"* ve gemi açısından *"Güvenli Yönetim Sertifikası"* geminin denize ve yola elverişliliğine etkili hususlarda gereken özenin gösterildiği hususunda karine teşkil etmektedir[349]. Taşıyan geminin yolculuk başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olduğu konusunda söz konusu belgeleri edinirse karine olarak sorumluluğu kalmayacaktır[350]. Her ne kadar denize elverişlilik belgelerinin bulunması karine olarak taşıyanın görevini yerine getirdiğini gösterse de her olay kendi içerisinde değerlendirilmelidir. Denizcilikte her hal ve şart altında sefere elverişli olan bir gemi örneği bulmak neredeyse imkânsızdır[351]. Her geminin sefere elverişliliği, yapılacak olan yolculuğun şartlarına göre tayin edilir. Buna göre geminin denize elverişlilik belgesinin bulunması geminin denize elverişli bulunduğuna tek başına ispata yeterli değildir. Mahkemeler bu konuda donatan ve kaptanın geminin gerekli ve yeterli bakımını yaptırmak borcunu da kararlarında değerlendirmeye tabi tutmalıdır. Yargıtay da bir kararında bu duruma değinmiştir[352].

[347] Zehra Şeker Öğüz, "*Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi"*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, c.61, S.1-2, ss.327-337
[348] Şeker Öğüz, Ibid, s.329
[349] Kender- Çetingil- Yazıcıoğlu; Ibid, s.208.
[350] Özlem Gürses, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM CODE) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, Arıkan Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.56.
[351] Sözer, 1975, s.28
[352] Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin, 25.02.2015 tarihli, 2014/17455 Esas ve 2015/2566 Karar sayılı Kararı

4.4. Tarafların Enerji Ürünü Taşımadan Doğan Sorumluluğu

4.4.1. Genel Olarak

Taşıma faaliyetleri bir taşıma/navlun sözleşmesine dayanarak icra edilmektedir. Taşıma sözleşmeleri de borçlar hukuku anlamında karşılıklı borç doğuran bir sözleşmelerdir. Her karşılıklı borç doğuran sözleşmede olduğu gibi taşıma/navlun sözleşmesinde de tarafların birbirine karşı hak ve borçları vardır. Taraflar borçlarını yerine getirmedikleri takdirde sorumlulukları söz konusu olacaktır. Bu sorumluluklardan bazıları uluslararası sözleşmelerde düzenlenmiş iken bazı sorumluluklar düzenlenmemiştir[353]. Tarafların düzenlenmemiş sorumlulukları için genel hükümler uygulama alanı bulacaktır[354]. Bu durumda TBK hükümlerine gidilecek ve tarafların borca aykırılıktan sorumluluğu, sözleşmenin gereği gibi ifa edilmemesi olacaktır. Borçlu borcunu yerine getirmiş, fakat borç *"gereği gibi"* ifa edilmemişse borçlu alacaklının borcun gereği gibi ifa edilmemesinden kaynaklı zararını ödemekle yükümlüdür. Gereği gibi ifa etmeme kanunlardan, sözleşmelerden veya iyi niyet kurallarından doğan yükümlülüklere aykırı davranıştan kaynaklanabilmektedir[355]. Tarafların borçlarına aykırılıktan sorumluluğunun akdi veya üçüncü kişilere karşı olması hususu, farklı sorumluluk şartları gerektirdiği için önemlidir. Taşıyana karşı olan sorumluluk akdi bir sorumluluk olup buna ilişkin olarak sözleşmenin varlığının, borca aykırı davranışın, yükümlülüğün yerine getirilmemiş olması sebebi ile zarara uğradığının ve bu zarar ile yükümlülüğün yerine getirilmemiş olması arasında uygun illiyet bağının var olduğunun ispatı gerekir. Tüm bu açıklamalardan sonra tarafların borçlarını yerine getirmemeleri halinde oluşacak zarardan sorumluluk uluslararası sözleşmelerde düzenlendi ise ayrıca belirtilecek aksi halde sözleşmeden kaynaklı olarak akdi sorumluluğun şartları varsa ilgili sözleşme tarafı sorumlu olacaktır.

4.4.2. Gönderenin/Taşıtanın Sorumlulukları

Taşıma/navlun sözleşmesinde, gönderenin/taşıtanın temel borcu taşıma ücretini ödemektir. Ancak gönderenin/taşıtanın ücret ödeme borcu dışında yer alan borçları da vardır. Gönderenin/taşıtanın bu yükümlülüklerine aykırılık halinde oluşacak zarardan her ne kadar uluslararası düzenlemelerde belirtilmese de sorumluluğu da vardır.

[353] Kıran, Ibid, s.90
[354] Çağa-Kender, Ibid., s.132
[355] Reisoğlu, Ibid, s.349

Uluslararası düzenlemelerde tarafların borçları düzenlenmiş ancak bazı borçlara aykırılık halinde yaptırım ayrıca düzenlenmemiştir. Bu durumda genel hükümler uygulama alanı bulacak ve gönderen/taşıtan genel hükümler uyarınca sorumlu olacaktır. Bu kısımda gönderenin/taşıtanın, enerji ürünleri taşıma faaliyetinde önem arz edecek borca aykırılık halinde ortaya çıkacak sorumlulukları açıklanacaktır.

4.4.2.1. Sınıflandırma Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk

Gönderenin enerji ürününün niteliği tehlikeli olduğunda sınıflandırma borcu vardır. Bu borç ADR 1.4.2.1., RID 1.4.2.1., IMDG Kod 2.0.0. ve IACO-TI 5.1.1. uyarınca gönderene/taşıtana yüklenmiştir. Gönderenin/taşıtanın bu borca aykırılıktan sorumluluğu sözleşmeye dayandığı için kusur sorumluluğudur. Gönderenin/taşıtanın bu sorumluluğu uluslararası düzenlemelerde sınırlandırılmadığı için aynı zamanda tüm malvarlığı ile sınırsız sorumludur.

4.4.2.2. Yükleme, İstif ve Boşaltma Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk

Gönderenin, denizyoluyla ve havayoluyla yapılan taşımalar hariç yükü yükleme, istifleme ve boşaltma borcu vardır. Bu borç gönderene/taşıtana karayoluyla yapılan taşıma faaliyetleri için ADR 1.4.2.1.'de, demiryoluyla yapılan taşıma faaliyetlerinde CIM m.20/2'de ve RID 1.4.2.1.'de yüklenmiştir.

Yükleme ve boşaltma yükümlülüğü karayolu ve demiryolu taşıma modunda, gönderene yüklenmiş bir yükümlülüktür. Gönderen; eşyayı taşıma güvenliğine uygun biçimde yüklemek, istiflemek ve boşaltmak zorundadır. Gönderen, yükleme, istif ve boşaltma işlemi, durumun gereklerine göre belirlenecek makul bir sürede tamamlanmalıdır. Makul sürede yükleme ve boşaltma işlemini gerçekleştiremeyen gönderen, taşıyıcıya beklediği süre ile uygun bir ücret ödemek zorundadır. Yükleme ve boşaltmadan kaynaklanan sorumluluk akdi bir tazminat sorumluluğudur.

Demiryolu ile yapılan taşıma faaliyetlerinde yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüğü CIM m.20 düzenlenmiştir. CIM m.20/3 uyarınca gönderen, kendisi tarafından yapılan hatalı yüklemeden kaynaklı tüm zararları tazmin etmek zorundadır. Ödenecek miktar CIM m.20'nin atıf yaptığı m.15 uyarınca hesaplanacaktır. Yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüğüne aykırılıktan dolayı gönderen CIM'ın ifadesi gereği

kusursuz olarak sorumludur[356]. CIM'de gönderenin yükleme, istif ve boşaltma borcuna aykırılıktan sorumluluğu sınırlanmadığı için tüm malvarlığı ile sınırsız sorumludur.

CMR'de gönderenin yükleme, istifleme ve boşaltma yükümlülüğüne aykırılıktan sorumluluğu CIM'de olduğu gibi ayrıca düzenlenmediği için bu yükümlülüğe aykırılık genel hükümlerde yer alan sözleşmenin gereği gibi yerine getirilmemesinden kaynaklı olacaktır. Karayolu açısından gönderenin yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüğüne aykırılıktan dolayı sorumluluğunun niteliği kusurlu sorumluluktur. Ayrıca gönderenin sorumluluğu CMR'de sınırlanmadığı için gönderen yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüğüne aykırılıktan tüm malvarlığı ile sınırsız sorumludur.

Denizyolu taşıma modunda taşıyanın sorumlu olduğu sürenin düzenlendiği LK m.3/2 dikkate alındığında, yükleme, istifleme ve boşaltma işlemlerinin de bu süre içerisinde yer aldığı görülecektir. Taraflar sözleşme ile yükleme, istif ve boşaltma borcunu taşıtana ya da başka bir yük ilgilisine devretmezse taşıyan sorumlu kalmaya devam edecektir. Taşıyanın bu borcunu yerine getirirken makul, dikkatli ve tedbirli bir taşıyanın göstereceği özeni göstermesi gerekir. Aksi halde yükün yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması sebebiyle oluşacak zararlardan sorumlu olacaktır. Bu açıdan, taşıyanın özen borcundan doğan sorumluluğuna dair aşağıda yapılan açıklamalar taşıyanın yükleme, istif ve boşaltma safhalarındaki sorumluluğuna ilişkin olarak da geçerli olacaktır. Dolayısı ile taşıyan yükleme istif ve boşaltma borcuna aykırılıktan kusurlu ve sınırlı olarak sorumludur.

Havayolu taşıma modunda VK ve MK'da yükleme, istifleme ve boşaltma borcunun sözleşme taraflarından hangisine ait olduğu düzenlenmemiştir. Buna karşın IACO-TI 7.2'de yükleme, istif ve boşaltma borcu taşıyana yüklenmiştir. Taşıyan IACO-TI düzenlemesine uygun olarak yükleme, istif ve boşaltma yapmazsa sorumluluğu taşıma sözleşmesine dayandığı için kusurlu olarak sorumludur. Taşıyanın yüke özen borcuna aykırılıktan sorumluluğu, VK m.22 ve MK m.22'de sınırlandığı için yükleme, istif ve boşaltma borcuna aykırılıktan sorumluluk da yüke özen borcunun kapsamı içerisinde değerlendirilebileceği için sınırlı sorumluluktur.

[356] Arkan, *1987,* s.79

4.4.2.3. Ambalajlama, İşaretleme ve Etiketleme Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk

Ambalajlama, işaretleme ve etiketleme borcu gönderene/taşıtana yüklenmiş bir borçtur. Bu borcun kaynağı karayolu taşıma faaliyetleri için CMR m.10 ve ADR 1.4.2.'ye; demiryolu faaliyetleri için CIM m.19 ve RID 1.4.2.'ye; denizyolu faaliyetleri için LK m.3/3 ve IMDG kod 5.3.1.1., 5.1.1.4.'e; havayolu faaliyetleri için IACO-TI bölüm 5'e dayanmaktadır.

CMR m.10'a göre gönderen yükün bozuk ambalajlanması sebebiyle oluşacak zararlardan ve yapılan her türlü masraftan taşıyıcıya karşı sorumludur. Ancak gönderen, ambalajlamadaki kusur aşikâr ve taşıyıcı buna ilişkin taşıma belgesine ihtirazi kayıt koymamışsa sorumlu olmayacaktır[357]. Taşıyıcı tarafından taşıma belgesine koyulacak kayıt çekincedir. Bu çekince taşıyıcıya iki imkân sağlayacaktır. İlk olarak yük hasara uğrarsa, taşıyan bu çekinceye dayanarak hasarın kusurlu ambalajlamadan kaynaklandığını ileri sürebilecektir. İkinci olarak CMR m.8'de yükün ve ambalajının görünürdeki durumunu kontrol etmek yükümlülüğünü yerine getirdiğini ileri sürebilecektir[358]. Gönderen ambalajlama, işaretleme ve etiketleme borcuna aykırılıktan kusurlu ve sınırsız olarak sorumludur.

Demiryolu taşıma faaliyetlerine uygulanacak olan CIM m.19/2'de gönderene yükü ambalajlama yükümlülüğü yüklenmiştir. Aynı maddenin üçüncü fıkrasında gönderenin yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi durumunda, demiryoluna yükü taşımaya kabul etmeme ya da yükün ambalajsız veya yeterli ambalajlamanın yapılmadığını taşıma belgesine çekince koyarak taşımayı icra etme hakkı tanınmıştır. Dördüncü fıkrada gönderenin ambalaj yokluğu veya ambalajın yetersiz olmasından doğan tüm sonuçlardan sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Demiryolu taşıma belgesine çekince düştü ise zararın ambalajlamadan kaynaklanmadığını ispat yükü gönderene aittir. Aksi halde gönderenin sorumlu tutulabilmesi için zararın ambalajlamanın yapılmamasından veya yetersiz olmasından kaynaklandığını demiryolunun ispatlaması gerekir. Demiryolu taşıma modunda gönderenin yetersiz ambalajlamadan sorumluluğu ARKAN'a ve bizimde katıldığımız görüşe göre CIM'ın ifadesi gereği kusursuz olarak

[357] Kendigelen-Aydın, Ibid, s.504
[358] Ziya Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası eşya taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999, s.63.

sorumluluktur[359]. Gönderenin sorumluluğu CIM'de sınırlanmadığı için ambalajlama borcuna aykırılıktan sınırsız olarak sorumluluktur.

Denizyoluyla yapılacak olan taşıma faaliyetlerinde uygulama alanı bulacak olan LK m.3/3'te de taşıtana yükü ambalajlama, işaretleme ve etiketleme borcu verilmiş ve buna ilişkin çekince koyabilme hakkı da tanınmıştır.[360] Ambalajlama, işaretleme ve etiketleme borcuna aykırılıktan taşıtan kusurlu ise sorumlu olacaktır. Sorumluluk sınırlanmadığı için de gönderenin sorumluluğunun niteliği tüm malvarlığı ile sınırsız sorumluluktur.

Havayoluyla yapılacak olan taşıma faaliyetleri için uygulanacak olan VK m.11 ve MK m.11'de hava yük senedinde yer alan kayıtlara ilişkin taşıyanın kontrol yapabileceğini ve yükün görünürdeki durumuna ilişkin hava yük senedine çekince koyabileceğini düzenlemektedir. Çekinceye ilişkin açıklama karayolunda yapıldığı için ayrıca üzerinde durmuyoruz. Havayolu taşıma modu açısından taşıtan ambalajlama, işaretleme ve etiketlemeden kusurlu ve sınırlama olmadığı için tüm malvarlığı ile sınırsız sorumludur.

4.4.2.4. Tehlikeli Yük Bildiriminde Bulunma Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk

Tehlikeli yük hakkında bildirimde bulunma borcu gönderenin/taşıtanın borçlarından birisidir. Bu borcun kaynağı, karayoluyla yapılan taşımalarda CMR m.22, ADR 1.4.2.; demiryoluyla yapılan taşımalarda CIM m.12/1, m.13/1 RID 1.4.2.; denizyoluyla yapılan taşımalarda LK m.4/6, m.3/3, IMDG kod 5.1.1.3.1.; havayoluyla yapılan taşımalarda VK m.5/1 m.8/1 m.10, MK m.4/1, IACO-TI 4.1.1.1.'dir. Gönderene/taşıtana tehlikeli yük hakkında bildirimde bulunma borcunun verilmiş olması bu kişilerin yük hakkında daha fazla bilgi sahibi olacağı düşüncesine dayanmaktadır[361]. Gönderenin/taşıtanın yük hakkında yapacağı bildirim doğru bilgiler içermelidir. Yapılacak olan bildirimde tehlikeli yükün UN numarasının da bildirilmesi gerekir. UN numarası bildirilen yükün ADR, RID, IMDG kod, IACO-TI'ya göre tanımlanmış tehlikeli nitelikleri de taşıyana bu şekilde bildirilmiş olacaktır[362]. Taşıyanın

[359] Arkan, *1987,* s.76
[360] Akıncı, Ibid*.,* ss.63-64; Adıgüzel, Ibid*,* s.172
[361] Justin Duclos, "*Liability For Losses Caused by Inherently Dangerous Goods By Sea"*, *U.S.F.* Maritime Law Journal, 2007-2008, c.20, S.1, ss. 62-73
[362] Süzel, Ibid, s.536

taşınacak olan yükle ilgili herhangi bir çekincesi varsa bunu taşıma belgesine şerh düşmelidir. Aksi halde sorumluluğu doğabilecektir.

Taşıyıcı/taşıyan/demiryolu için tehlikeli yük bildirimi oldukça önemlidir. Taşıyıcı/taşıyan/demiryolu yükün istif şekli, yükleme, vasıta ve teçhizatın belirlenmesinde bildirim yoluyla edindiği bilgileri dikkate alacaktır. Taşıyıcı/taşıyan/demiryolu, yükün taşıma aracında ne kadar alan kaplayacağı ve buna uygun alanın bulunup bulunmadığı, yükün ağırlığına dair beyanla yükleme sınırının aşılmaması, markaya dair bilgi ile yükün diğer yüklerle karışmaması gibi taşıma için yararlı bilgileri elde edecektir[363].

Gönderen tehlikeli yük bildirimini yerine getirmediği takdirde CMR m.22/2 uyarınca taşıyıcı, tehlikeli yükün boşaltılması imhası ve zararsız hale getirilmesi haklarını kullanabilecektir. Taşıyıcıya bu haklar kamu menfaatini korumak amacıyla verilmiştir[364]. LK m.4/6'da da CMR'de olduğu gibi tehlikeli yük bildiriminin yapılmaması halinde taşıyana tasarruf hakları tanınmıştır. Bu hakların kullanılmış olması taşıyan için herhangi bir tazmin sorumluluğu doğurmayacaktır. CIM'de ve VK ile MK'da demiryoluna/taşıyana benzer tasarruf hakları tanınmamıştır.

Tehlikeli yük bildirimine aykırılıktan dolayı gönderen/taşıtan kusurlu ve sınırsız olarak sorumludur.

4.5.Taşıyıcının/Taşıyanın/Demiryolunun Sorumlulukları

4.5.1. Yükü Zıya ve Hasara Uğratmadan Zamanında Teslim Borcuna Aykırılıktan Sorumluluk

Taşıyıcı/taşıyan/demiryolu tüm taşıma konvansiyonlarında CMR m.17; CIM m.36; LK m.3/2; VK m.18 MK m.17 uyarınca yükün zıya ve hasara uğraması ile geç teslim edilmesinden doğan zararlardan sorumlu tutulmuştur. Taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun bu sorumluluğu taşıma akdinden kaynaklandığı için akdi sorumluluktur. Dolayısı ile taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde sözleşmeden kaynaklanan sorumluluğun şartları aranacaktır. Bu şartlar; borçlu önceden bir borç ile yükümlü olmalıdır, borcun yerine getirilmemiş olması gerekmektedir, borçlunun

[363] Çetingil, Ibid, ss.397-405
[364] Akıncı, Ibid, s.115

kusurlu davranışı olmalıdır, borçlunun kusurlu davranışı sonucunda alacaklının bir zararı olmalıdır, zarar ile borçlunun kusurlu davranışı arasında uygun illiyet bağı olmalıdır.[365]

4.5.1.1. Karayolu Taşıma Modunda

CMR m.17/1'de yükün zıyaı hasarı ve geç teslimi dolayısı ile oluşan zarardan taşıyıcıyı sorumlu tutmuştur. Buna göre; "Taşıyıcı eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyanın kısmen veya tamamen zıyaa ve hasara uğramasından ve teslim etmedeki gecikmeden sorumludur."[366] CMR m.17 uyarınca taşıyıcının özen borcu ve buna bağlı olarak zıya ve hasar sorumluluğunu taşıma süresi ile sınırlandırmıştır. Taşıyıcının zıya ve hasar dolayısıyla sorumluluğu taşıyıcının yükü teslim aldığı andan başlar ve yükü gönderilene teslim edene kadar veya yük üzerindeki bakım ve muhafaza borcu sona erene kadar devam eder[367]. Taşıyıcının yükün zilyetliğini kazanması sorumluluğun başlangıcı açısından önemlidir. Gönderen, taşıyıcıya yükü taşınmak üzere teslim ederse bu andan yükün gönderilene teslimine kadar geçen sürede taşıyıcı zıya ve hasardan dolayı sorumlu olacaktır.

CMR m.17/2'de zıya, hasar veya gecikmenin hak sahibinin kusurundan, talimatlarından, yükün kendi kusurundan ve taşıyıcının kaçınmayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olaylardan kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir[368]. CMR m.18/2 uyarınca, taşıyıcının 17/2'de yer alan sorumluluktan kurtulma hakkını kullanabilmesi için zıya, hasar veya gecikmenin hak sahibinin kusurundan, talimatlarından, yükün kendi kusurundan ve taşıyıcının kaçınmayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olaylardan kaynaklandığını ispat etmesi gerekecektir. En yüksek özenin gösterilmiş olması hali, aynı niteliklerde enerji ürünü taşıyan tedbirli bir taşıyıcıdan beklenecek özenin gösterilmiş olması halidir. Tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özen, taşıyıcının şahsi işlerinde nasıl hareket ettiği ile değil, aynı şartlar altında makul, tecrübeli, görev ve sorumluluğunun bilincinde olan bir taşıyıcının göstereceği dikkat ve özen olarak değerlendirilmelidir[369]. Taşıyıcının en yüksek özeni gösterip göstermediği, enerji ürünü söz konusu olduğunda bu ürünün ambalajı, yüklenmesi, istifi, taşınması sırasında ADR hükümleri ve taşıma hukuku teamüllerine

[365] Kılıçoğlu, Ibid, s.500; Reisoğlu, Ibid, s.350 vd.
[366] Kendigelen-Aydın, Ibid, s.508
[367] Kaya, *1998*, s.240
[368] Kendigelen-Aydın, Ibid., s.508
[369] Adıgüzel, Ibid., s.158; Çağa-Kender, Ibid, s.138

uygun hareket edilip edilmediği dikkate alınarak bilirkişi görüşleriyle beraber değerlendirilmelidir.

CMR m.17/3 uyarınca; "Taşıyıcı, taşımayı yapmak için kullandığı araçtaki bozukluğa veya taşıtı kendisinden kiraladığı kişinin veya bu sonuncusunun müstahdemlerinin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz."[370] CMR'nin uygulama alanına giren taşıma faaliyetlerinde, taşıyıcı taşıma aracından ve aracın temininden kaynaklanabilecek zararlardan kusursuzluğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulamaz[371]. Yargıtay'ın görüşü de bu yöndedir[372].

Taşıyıcının zıya hasar veya geç teslim dolayısı ile sorumluluktan kurtulabileceği özel haller CMR m.17/4'te düzenlenmiştir. Bunlar;

- *"(a)Açıkça üzerinde mutabık kalınmış ve taşıma senedine kaydedilmişse, üzeri örtülmemiş açık taşıtlar kullanılması,*
- *(b)Hiç ambalajlanmadığı veya uygun olmayan şekilde ambalajlandığında, doğal niteliği gereği fire veren veya hasara uğrayan eşyanın yetersiz veya bozuk şekilde ambalajlanmış olması,*
- *(c)Eşyanın gönderen, gönderilen veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması,*
- *(d)Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire veya güve ya da haşarat nedeniyle kısmen veya tamamen zıya veya hasara uğrayan belirli tür eşyanın doğal niteliği,*
- *(e)Paketler üzerindeki işaret ya da sayıların yetersiz veya hatalı olması*
- *(f)Canlı hayvan taşıması,"* hallerdir[373].

Zıya ve hasar CMR m.17/4'te belirtilen durumlardan bir veya daha fazlasının doğal sonucu olan özel tehlikelerden kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. CMR m.17/5'te taşıyıcı zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet veren hususların bazıları bakımından bu maddeye göre sorumluluk altında değilse sadece, bu madde uyarınca sorumlu olduğu diğer hususların zıya, hasar veya gecikmeye yaptığı

[370] Kendigelen-Aydın, Ibid, s.508
[371] Kıran, Ibid, ss.106-107
[372] Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin, 11.02.2015 tarihli ve 2014/16522 Esas ve 2015/1706 Karar Sayılı Kararı
[373] Kendigelen-Aydın, Ibid, ss.508-509

etki oranında sorumlu olacaktır. Yükün 17/4'te sayılan özel tehlikelerden zıya ve hasara uğradığını ispat yükü hak sahibinin üzerindedir.

CMR m.23/1 uyarınca taşıyıcının yüke özen borcuna aykırılığının yaptırımı tazminat ödemesidir. Taşıyıcı yüke özen borcuna aykırılıktan sınırsız sorumlu değildir. CMR m.23/3 uyarınca taşıyıcı eksik brüt ağırlığın beher kilogramı başına en fazla 8.33 ÖÇH(Özel Çekme Hakkı)[374] ile sorumludur[375]. Ancak taraflar CMR m.24 uyarınca taşıma senedinde daha üst bir sınır belirleyebilme hakkına sahiptir. CMR m.23/5'te gecikme halinde taşıyıcının en fazla taşıma ücreti ile sınırlı olarak tazminat ödemekle yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Hasar halinde taşıyıcının sorumluluğu CMR m.25'te düzenlenmiştir.

4.5.1.2. Demiryolu Taşıma Modunda

CIM m.36/1'de "Demiryolu eşyanın taşımaya kabulden teslimine kadar meydana gelen kısmen veya tamamen kaybolması ve hasarlanması ve teslim süresinin aşılmasından doğan zararlardan sorumludur" denilerek yükü zıya ve hasara uğratmadan zamanında teslimden demiryolu sorumlu tutulmuştur. Birden fazla demiryolunun katılımıyla gerçekleştirilecek taşıma faaliyetlerinde CIM m.35/2 uyarınca müteselsil sorumluluk söz konusu olacaktır. Gönderen ile taşımanın tamamı için sözleşme yapan ilk demiryolundan sonraki demiryollarının sorumluluğu, yük ile hamule senedini devralmış olan önceki ve sonraki demiryollarının zararlarından da diğer demiryolları ile birlikte sorumlu olur[376].

Taşıyıcının zıya ve hasardan sorumluluğu CIM m.36/1'de *"eşyanın taşımaya kabulden teslime kadar"* ifadesi ile süre olarak sınırlanmıştır. Yükleme, istif ve boşaltma borcunun demiryolu mu yoksa gönderen mi tarafından ifa edileceği sorumluluk süresinin belirlenmesi açısından önem arz etmektedir. Yükleme işlemi gönderen tarafından yapılacaksa demiryolunun sorumluluğu, yükün vagona yüklenmesinden sonra başlar, aksi halde gönderenin, yükün vagona yüklenmek üzere

[374] Özel çekme hakları (SDR) IMF nin aynı adı taşıyan ayrı bir departmanı tarafından çıkartılır. 1970'te uluslar arası likitideyi arttırmak için IMF tarafından yaratılan özel bir uluslararası rezerv aracıdır.
[375] Kıran, Ibid, s.62
[376] Arkan, *1987,* s.90

demiryoluna bırakıldığı andan itibaren demiryolunun yüke özen göstermek borcu başlamış olur[377].

CIM m.36/2'ye göre "Eğer kayıp, hasar veya teslim süresinin aşılmasına hak sahibinin bir hatası, demiryoluna bir hata yüklemeyen hak sahibinin bir talimatı, eşyanın kendi bozukluğu(içten bozulma, fire v.b.) veya demiryolunun önleyemeyeceği durumlar veya çare bulamayacağı sonuçlar neden oldu ise demiryolu bu sorumluluktan kurtulur." Demiryolunun önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olaydan bahsedebilmek için demiryolunun en üst düzey özeni göstermesine rağmen zararı önlemede yetersiz kalmış olması gerektiği için demiryolunun sadece tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özenin gösterilmiş olması demiryolunun sorumluluktan kurtulması için yeterli olmayacaktır. Bu durum mücbir sebepten ve olağanüstü halden farklılık arz etmekte olduğu için demiryolunun CIM açısından sorumluluğunu, kusursuz sorumluluğun yumuşatılmış hali olarak kabul eden ARKAN'ın görüşüne katılmaktayız[378]. Demiryolu zıya, hasar ve gecikmenin gönderenin talimatından kaynaklandığını, yükün kendi özelliğinden kaynaklandığını veya en yüksek özeni göstermesine rağmen önleyemeyeceği durumlar veya çare bulamayacağı sonuçlardan kaynaklandığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulacaktır. Demiryolunun sorumluluktan kurtulabileceği hallerden birisi olarak CIM m.49'da nükleer kazanın sebep olduğu zarar düzenlenmiştir.

Demiryolunun sorumluluktan kurtulacağı özel tehlikeler CIM m.36/3'te bentler halinde sayılmıştır. Kayıp ve hasar bu bentlerde sayılan durumlardan birine veya birçoğuna bağlı olarak gerçekleşirse demiryolu sorumluluktan kurtulacaktır. Demiryolunun sorumluluktan kurtulacağı özel tehlikeler;

- *"a) Uygulanan hükümler veya gönderici ve demiryolu arasında yapılan sözleşme uyarınca açık vagonla yapılan ve taşıma belgesinde belirtilen taşıma.*
- *b) Ambalajlanmadıkları veya iyi bir şekilde ambalajlandıkları zaman cinsleri nedeniyle kayıp veya hasar tehlikesi bulunan eşya için ambalaj yokluğu veya yetersizliği.*

[377] Arkan, *1987,* s.94
[378] Arkan, *1987,* s.102

- *c) Uygulanan hükümler veya gönderici ve demiryolu arasında yapılan ve taşıma belgesinde belirtilen sözleşmeler uyarınca yükleme işlemlerinin gönderici veya boşaltma işlemlerinin alıcı tarafından yapılması.*
- *d)Uygulanan hükümler veya kendisi ile demiryolu arasında yapılan ve taşıma belgesinde belirtilen sözleşmeler uyarınca yükleme gönderici tarafından yapıldığında, yüklemenin hatalı yapılması.*
- *e) Gümrükler veya idari makamlarca talep edilen formalitelerin gönderici, alıcı veya bunların birinin vekili tarafından tamamlanması.*
- *f) Eşyanın bizzat cinsine bağlı nedenlerle, özellikle kırılma, paslanma, içten ve kendiliğinden bozulma ile kısmen veya tamamen kayıp veya hasara uğrayabilen bazı eşyanın cinsi.*
- *g) Taşımaya kabul edilmeyen eşya veya koşullu olarak taşımaya kabul edilen eşya için zorunlu kılınan önlemlere uyulmaması.*
- *h) Canlı hayvan taşıması.*
- *i) Eğer kayıp ve hasar muhafız refakatinin önlemeyi amaçladığı bir tehlikeden doğarsa, uygulanan hükümler veya gönderici ve demiryolu arasında yapılan ve taşıma belgesine kaydedilen sözleşmeler uyarınca muhafız refakatinde yapılması gerekli olan taşımadır."*

Demiryolu taşıma faaliyetlerinde teslim süresinin aşılmasından CIM m.36/1 uyarınca demiryolu sorumlu olacaktır. Demiryolunun bu sorumluluğu, teslim süresinin aşılması çeşitli zararlara sebep olabileceği için öngörülmüştür. Bu zararlara yükün borsa fiyatının düşmesi, taahhütlerin zamanında yerine getirilememesi sebebiyle oluşacak zararların tazmin edilmesi gerekliliği gibi örnekler verilebilir[379].

Demiryolunun yüke zıya ve hasara uğratmadan zamanında teslim yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi durumunda sorumluluğu tazminat ödemektir. Bunu CIM'in 40 ila 47 nci maddelerinden çıkartabiliriz. Demiryolu aynı zamanda tüm malvarlığı ile değil CIM m.40, m.42, m.43 ve m.45 uyarınca sınırlı olarak sorumludur.

4.5.1.3. Denizyolu Taşıma Modunda

LK m.3/2'ye göre; "4 üncü madde hükümlerinden mahfuz tutulmak şartıyla nakliyeci, hamulenin yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına dikkat ve itina gösterecektir." denilerek taşıyan yükü zıya ve hasara

[379] Arkan, *1987,* s.128

uğratmadan teslimle yükümlü kılınmıştır[380]. Düzenlemede taşıyanın yüke özen borcu, yükü hâkimiyetinde bulundurduğu süre olarak sınırlanmıştır. Taşıyıcı oluşan zarardan sorumlu olmadığını zararın bu süreler dışında meydana geldiğini ispatlayarak kurtulabilir.

Taşıyanın yükü özen borcuna aykırılıktan sorumluluğu kusura dayalı sorumluluktur. Fakat bu kusur sorumluluğu, özen yükümü ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olarak ortaya çıkmaktadır[381]. Taşıyan, yüke özen borcunu yerine getirirken tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermelidir. Tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen, taşıyanın şahsi işlerinde nasıl hareket ettiği ile değil, aynı şartlar altında makul, tecrübeli, görev ve sorumluluğunun bilincinde olan bir taşıyanın göstereceği dikkat ve özen olarak değerlendirilmelidir[382]. Taşıyanın tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni gösterip göstermediği taşınacak olan yükün tehlikeli nitelik arz ettiği durumlarda yükün ambalajı, yüklenmesi, istifi, taşınması sırasında denizcilik teamüllerine uygun hareket edilip edilmediği dikkate alınarak bilirkişi görüşleri ile beraber değerlendirilmelidir[383].

Denizyoluyla yapılacak olan taşımalar açısından uygulanacak olan LK'da taşıyanın sorumluluktan kurtulabileceği özel haller LK m.4/2'de düzenlenmiştir. Bunlar;

- *"Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları,*
- *Sefer sırasında veya geminin idaresinde kaptan, gemici, kılavuz veya nakliyeci memurlarının hareketleri, ihmal veya hataları,*
- *Nakliyecinin hata veya ihmalinden ileri gelmemiş olmak üzere bir yangın,*
- *Denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüs,*
- *Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları,*
- *Mahkemelerin el koyma kararları,*
- *Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri,*

[380] HK m.5 ve RK m.13'te de taşıyanın yüke özen gösterme borcu düzenleme altına alınmıştır.
[381] Sözer, Ibid, s.440
[382] Akan, Ibid., s.31
[383] Çağa-Kender, Ibid, s.138

- *Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri,*
- *Hacim ve tartı itibariyle kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği,*
- *Ambalajın, işaretin veya markaların yetersizliği"*'dir.

Taşıyan LK m.4/2 dışında m.4/4'te yer alan "Denizde can ve mal kurtarmak üzere yapılacak herhangi bir rota değişikliği ve makul sebeplere istinat edecek bir rota değişikliği, işbu Sözleşmeyi veya Nakliye mukavelesini ihlal mahiyetinde telakki edilmeyecek ve nakliyeci, bu yüzden ileri gelecek hiçbir kayıp veya hasardan mesul tutulmayacaktır." düzenlemesi uyarınca denizde can ve mal kurtarmak amacıyla yapılan ve makul sebeplere dayanan rota değişikliğinden dolayı oluşan zıya ve hasardan sorumlu olmayacaktır.

LK m.3/2 uyarınca taşıyan yüke özen göstermek yükümlüdür. Taşıyanın bu yükümlülüğüne aykırılık halinde tazminat ödemesi gerekir. Bunu LK m.4/5'te yer alan sınırlı sorumluluk düzenlemesinden çıkartabiliriz. Taşıyanın yüke özen borcuna aykırlıktan sorumluluğu LK m.4/5'te sınırlandığı için taşıyan sınırlı olarak sorumludur.

4.5.1.4. Havayolu Taşıma Modunda

VK m.18/1 uyarınca taşıyan taşımak üzere kabul etmiş olduğu yükün zayi olmasından ve hasarından sorumlu tutulmuştur. Benzer şekilde MK m.17/2'de de taşıyan kontrol edilmiş yükün zayi olması ve hasara uğramasından sorumlu tutulmuştur.

Taşıyanın zıya ve hasardan sorumlu olduğu süre VK'da "zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binme ya da uçaktan inme faaliyetlerinden biri sırasında" MK'da "zarar gelmesine neden olan olayın hava aracı içinde ya da kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu bir esnada" denilerek sınırlanmıştır. Taşıyıcı oluşan zarardan zararın sorumluluk süresi dışında meydana geldiğini ispatlayarak kurtulabilir.

Taşıyan, yüke özen borcunu yerine getirirken tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermelidir. Bu açıdan bakıldığında taşıyanın yüke özen gösterme

yükümlülüğünden sorumluluğu özen borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur[384].

VK m.20/1de taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına ilişkin düzenleme yapılmıştır. Buna göre; "Taşıyıcı, kendisinin veya temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya temsilcileri için bu gibi tedbirleri alma olanağı bulunmadığını, ispat ederse sorumlu olmayacaktır." VK m.21'e göre; "Taşıyıcı, zarara, zarar gören kişinin sebep olduğunu veya zararın doğmasında zarar gören kişinin ihmal ve dikkatsizliğinin katkıda bulunduğunu ispat ederse, mahkeme, kendi kanunlarının hükümlerine göre taşıyıcı zarardan kısmen veya tamamen kurtulabilir." MK m.20/1 uyarınca "Taşıyıcının hasarın tazminat talep eden kişinin veya kendisinin haklarını aldığı kişinin kusuru ya da başka bir yanlış fiili ya da ihmali neticesinde oluştuğunu ya da buna bir katkısı olduğunu kanıtlaması durumunda, taşıyıcı hasara neden olan veya katkısı bulunan bu tür kusurun ya da yanlış fiilin ya da ihmalin kapsamı doğrultusunda hak talep eden kişiye karşı sorumluluklarından kısmen veya tamamen temize çıkacaktır." düzenlemeler incelendiği zaman her iki konvansiyonunda birbirine oldukça benzer şekilde düzenleme yaptığını görmekteyiz. Taşıyan sorumluluktan kurtulabilmek için, herhangi bir zararın meydana gelmesine engel olmak için gereken tüm tedbirleri almış olması değil, somut olayda zararın doğmasına engel olmak için dikkatli ve tedbirli bir taşıyandan beklenen tüm dikkat ve özenin gösterilmiş olduğunu ispat ederek kurtulabilir[385]. Taşıyan aynı zamanda zarara, zarar gören kişinin katkısını ispatlarsa kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacaktır.

Havayolu taşımalarında taşıyanın özel kurtulma halleri VK'da düzenlenmemiştir. Ancak MK m.18/2'de taşıyanın sorumluluktan kurtulabileceği özel haller aşağıdaki gibidir:

- *"Kargonun kendi içinde bulunan kusurlardan, kargonun kalite ve kötülüğünden,*
- *Kargonun paketlenmesinin taşıyıcı bir çalışanı ya da acentesi dışında birisi tarafından kusurlu olarak yapılmasından,*
- *Savaş ya da silahlı çatışma hali,*

[384] Sözer, *2006,* s.321
[385] Sözer, *2006,* s.322

- *Kargonun girişi, çıkışı veya geçişi ile bağlantılı olarak gerçekleştirilen bir kamu otoritesi faaliyetidir. Zarar bu hallerden birisinden veya birkaçından kaynaklı olarak gerçekleşti ise taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır."*

VK m.18, m.19 MK m.17, m.18, m.19 uyarınca taşıyan zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlardan sorumludur. Taşıyan bu sorumluluğundan kural olarak sınırlı sorumludur[386]. Bu sınırlama VK açısından m.22/2'de MK açısından m.22'de düzenlenmiştir[387].

4.5.2. Denizyolu Taşıma Moduna Özgü Olarak Geminin Denize Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcundan Sorumluluk

LK m.4/1'de "Geminin seyrüsefere elverişsizliği yüzünden vukua gelecek kayıp veya hasarlar, nakliyecinin gemiyi seyrüsefere elverişli bir hale koymak hususunda gereken dikkat ve itinayı göstermemesi veya 3 üncü maddenin birinci paragrafı gereğince gemiye gerekli donanım, teçhizat ve kumanyayı temin etmemesi veya gemide mevcut ambar ve soğuk hava mahallerini malların kabul, nakil ve muhafazasına hazırlamaması gibi sebeplerden doğmamışsa bunlardan ne nakliyeci ne de gemi sorumludur. Seyrüsefere ehliyetsizlik yüzünden vukua gelecek her kayıp ve hasarda, gerekli dikkatin ve ihtimamın gösterilmiş olduğunu, nakliyeci ile işbu maddede derpiş olunan muafiyetten faydalanan diğer şahıslar, ispat ile mükelleftir." denilerek taşıyan gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcundan sorumlu tutulmuştur[388]. Taşıyanın bu sorumluluğu navlun sözleşmesinden kaynaklandığı için akdi bir sorumluluktur. Geminin sefere elverişsiz olmasından dolayı zarar gören yükle ilgili, zararının tazmini için gemiyi elverişsiz hale getiren herhangi bir eksiklik veya bozukluğu, bir zarara uğradığını, elverişsizlik ile zarar arasındaki illiyet bağını ispat etmek zorundadır. Taşıyan sorumlu olmadığını ispat için genel hükümler çerçevesinde geminin sefere elverişsizliğinin mevcut olmadığını, yükle ilgilinin bir zarara uğramadığını ve zarar ile elverişsizlik arasında illiyet bağı bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Taşıyan ayrıca geminin sefere elverişliliğine dair belgeye sahipse bu

[386] Sözer, *2006,* s.332

[387] Taşıyanın sorumluluğunun kusurlu, kusursuz ve sınırlı, sınırsız olarak sorumlu olması ülkelerin katılmış oldukları protokollere göre değişiklik gösterebilmektedir. Bu konuda ayrıntılı açıklama için Bkz. Sözer, *2006,* ss. 323-325

[388] RK m.14'te taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü düzenlenmiştir. RK'nın, LK'dan ayrılan en önemli yanı geminin sefere elverişliliğinin LK'dan farklı olarak tüm yolculuk boyunca devamı için özen gösterme yükümlülüğünün taşıyana yüklenmiş olmasıdır.

durumda karine olarak geminin sefere elverişli olduğu kabul edilecek, zarar gören yükle ilgili karinenin aksini ispatla mükellef olacaktır[389].

Taşıyan LK m.4/1 uyarınca gerekli dikkat ve ihtimamın gösterildiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Gerekli dikkat ve özenin tespitinde, tedbirli bir taşıyandan beklenen özenin gösterilmiş olmasına rağmen elverişsizliğin keşfedilemediği veya geminin başlangıçta sefere elverişli olduğunu ancak sonradan elverişsiz hale geldiği ispat edilerek taşıyan elverişsizlikten doğan sorumluluktan kurtulabilecektir[390]. Bu açıdan taşıyanın sorumluluğunun, içeriği ve derecesi ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu söylenebilir[391]. Zararın oluşmasına, geminin sefere elverişsiz olmasından başka ve özellikle taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri gelmiş olabileceği durumlar söz konusu olabilir. Özellikle mücbir sebep halinde, taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcu sınırlandırılmıştır, bu sebeple bundan kaynaklanan zarar sebebiyle taşıyan gemiye elverişsizlikten dolayı sorumlu değildir[392]. Taşıyan ayrıca geminin sefere elverişliliğine dair güvenli yönetim sertifikasına sahipse bu durumda karine olarak geminin sefere elverişli olduğu kabul edilecek, zarar gören yükle ilgili karinenin aksini ispatla mükellef olacaktır[393].

4.6. Boru Hatları ile Enerji Ürünlerinin Taşınmasından Doğan Borç ve Sorumluluklar

Boru Hatları ile petrol ve doğal gaz yani enerji ürünleri taşınmaktadır. Boru hatları ile enerji ürünlerinin taşınmasında taraf olarak boru hattı işleten kavramı karşımıza çıkmaktadır. Bu kavramda geçen işleten boru hatları ile enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinden zarar gören kimselere karşı işletenin sorumluluğunun belirlenmesinde önem arz etmektedir.

Boru hattı işletenin sorumluluğu konusunda Borçlar Kanunu hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Borçlar Kanununda kusursuz sorumluluk başlığı altında *"tehlike sorumluluğu ve denkleştirme"* başlığı altında işletenin faaliyetlerinden doğan zarardan sorumluluğu düzenlenmiştir. Bir işletemenin tehlikeli nitelik arz edip etmediği Borçlar Kanunu m.71/2'de "*Bir işletmenin, mahiyeti veya faaliyette kullanılan malzeme,*

[389] Kender- Çetingil- Yazıcıoğlu, Ibid, s.208.
[390] Sözer, *2017,* 433
[391] Sözer, *1975*, s.27; Çağa-Kender, Ibid, ss.177-178
[392] Sözer, *1975,* s.73; Sözer, *2017,* s.437
[393] Kender- Çetingil- Yazıcıoğlu, Ibid, s.208.

araçlar ya da güçler göz önünde tutulduğunda, bu işlerde uzman bir kişiden beklenen tüm özenin gösterilmesi durumunda bile sıkça veya ağır zararlar doğurmaya elverişli olduğu sonucuna varılırsa, bunun önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletme olduğu kabul edilir. Özellikle, herhangi bir kanunda benzeri tehlikeler arzeden işletmeler için özel bir tehlike sorumluluğu öngörülmüşse, bu işletme de önemli ölçüde tehlike arzeden işletme sayılır." şeklinde düzenlenmiştir. Bu düzenleme uyarınca boru hattı işleticisi BOTAŞ'ın faaliyetlerinin tehlikeli nitelik arz ettiği kabul edilmektedir.

Borçlar Kanunu m.71/1'e göre "Önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur." Bu düzenleme ışığında boru hattı işletenin sorumluluğuna bakılacak olursa boru hattı ile enerji ürünlerinin taşınması faaliyeti önemli ölçüde tehlike arz eden bir faaliyettir ve bu faaliyetten doğacak zararlardan boru hattı işleten yani BOTAŞ sorumludur. BOTAŞ'ın sorumluluğunun hukuki niteliği ise kusursuz sorumluluktur.

Borçlar Kanunu m.71/4'de "Önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletmenin bu tür faaliyetine hukuk düzenince izin verilmiş olsa bile, zarar görenler, bu işletmenin faaliyetinin sebep olduğu zararlarının uygun bir bedelle denkleştirilmesini isteyebilirler." düzenlemesi yer almaktadır. Bu düzenlemenin konumuz açısından yansıması BOTAŞ her ne kadar EPDK'dan lisanslı olsa da yapmış olduğu faaliyetten zarar görenler hakkaniyet ilkesi gereği sorumlu kalmaya devam edecektir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

ENERJİ ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASI FAALİYETİNİN TÜRKİYE AÇISINDAN DÜZENLENMESİ

5.1. EPDK'nın Enerji Ürünlerinin Taşınmasına Yönelik Düzenlemeleri

5.1.1. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumunun Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunda(Teşkilat Kanununda)

Teşkilat Kanunun *"Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu ve Kurul Başkanlığı"* başlıklı m.5/4 (n)'de *"Uluslararası organizasyon ve teşkilatların piyasaya ilişkin mevzuat ve uygulamalarını izleyerek, gerekli gördüğü düzenlemeleri yapmak; yasal düzenleme ihtiyacı duyulması halinde gerekli hazırlıkları yaparak Bakanlığa sunmak"* Kurulun görevleri arasında sayılmıştır. Kurulun bu görevini tezimizde yer alan bir hususla bağdaştıracak olursak IMO tarafından hazırlanan ve 2020 yılında yürürlüğe girmesi planlanan *"Kükürt Tavanı Uygulaması"*'nın ülkemizin akaryakıt piyasalarına etkisinin olacağı açıktır. Bu konuda gerekli izlemenin ve gerekiyorsa mevzuat çalışmalarının yapılması Kurul'un görevleri arasındadır.

Teşkilat Kanununun *"Kurulun doğal gaz piyasası ile ilgili görevleri"* başlıklı m.5/A/1 (b)'de *"Doğal gaz piyasa faaliyetlerine ilişkin doğrudan taraf olunan uluslararası anlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerin ifası için, Kuruma düşen görevlerin yapılmasını sağlamak"* Kurulun görevleri arasında sayılmıştır.

Teşkilat Kanununun *"Kurulun petrol piyasası ile ilgili görevleri"* başlıklı m.5/B/1 (d)'de *"Uluslararası organizasyon ve teşkilatların petrol piyasasına ilişkin uygulamalarını izlemek"* Kurulun görevleri arasında sayılmıştır.

Teşkilat Kanununun *"Kurulun sıvılaştırılmış petrol gazları (LPG) piyasası ile ilgili görevleri"* başlıklı m.5/C/1 (d)'de *"Uluslararası organizasyon ve teşkilatların LPG piyasasına ilişkin uygulamalarını izlemek"* Kurulun görevleri arasında sayılmıştır.

5.1.2 Doğal Gaz Piyasası Mevzuatında

6446 sayılı Doğal Gaz Piyasası Kanununda enerji ürünlerinin taşınmasına ilişkin Tanımlar başlıklı m.3'te BOTAŞ, İletim ve taşıma sözleşmesi kavramları tanımlanmıştır. Aynı Kanunda *"Doğal gaz piyasa faaliyetleri"* başlıklı m.4/(b)'de *"Üretilen doğal gaz, iletim şirketleri ile yapılacak taşıma ve teslim sözleşmelerine göre taşıttırılır."* hükmü yer almaktadır. Aynı maddenin yedinci fıkrası hükmü de *"İletim şirketleri ithalatçı şirket, toptan satış şirketi, üretim şirketi ve ihracatçı şirketler ile taşıma sözleşmesi yapar. İletim şirketleri ayrıca, üretim şirketi, serbest tüketici, depolama şirketi ve diğer iletim şirketleri ile teslim sözleşmeleri yapar."* şeklindedir. Aynı madde *"Toptan satış faaliyeti yapmak isteyen tüzel kişilerin, lisans almak için doğal gazı nereden temin edeceğini ve hangi taşıma koşulları ile satışı gerçekleştireceğini, yeterli teknik ve ekonomik gücünün bulunduğunu ve sistemin emniyetli bir şekilde işlemesine yardımcı olmak amacıyla, gerekli depolama kapasitelerine sahip olduğunu göstermesi ve ayrıca, yönetmeliklerde belirtilen diğer taahhüt ve garantileri de vermesi gerekir."* hükmü yer almaktadır. Aynı madde de Kurumdan ihracatçı lisansı almak isteyen tüzel kişilerin *"Doğal gazı, hangi ülkeye ve hangi taşıma vasıtaları ile ihraç edeceğini bildirmesi"* gerektiği hükmüne yer verilmiştir. Görüldüğü üzere Doğal Gaz Piyasası Kanununda doğal gazın taşınmasına yönelik hükümler kısıtlıdır. Buna rağmen boru hatları ile yapılacak olan taşımayı gerçekleştirecek olan BOTAŞ, iletim lisansı sahibi şirket ile gazını taşıtmak isteyen diğer lisans sahiplerinin taşıma sözleşmesi imzalaması gerektiği ve ihracat lisansı ve toptan satış lisanslarında da taşıma işleminin nasıl gerçekleştirileceğinin açıklanması gerektiğine dair hükümler aslında EPDK'nın doğal gazın taşınması konusuna önem verdiğini göstermektedir.

Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliğinde doğal gazın taşınmasına yönelik düzenlemeler mevcuttur. Yönetmeliğin *"Tanımlar"* başlıklı 4 üncü maddesinde taşıma ile alakalı olarak iletim ve taşıma sözleşmesi kavramları tanımlanmıştır. Bu kavramlar Kanunda yapılan tanım ile aynıdır. Doğal gazın taşınmasına yönelik ayrıca verilen lisans iletim lisansıdır. İletim lisansı Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliğinin 21 inci maddesinde düzenlenmiştir. Bu düzenleme klasik anlamda taşımadan ziyade doğal gazın boru hatları ile taşınmasına yönelik olduğu için bu başlık altında incelenmeyecektir. Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliği m.28'de dağıtıcı lisansı sahibi şirketlerin serbest tüketicilere ve bu tüketicilerin seçtikleri tedarikçilere, talepleri

halinde, doğal gaz taşıma hizmetini ve yan hizmetleri sağlama borcu verilmiştir. Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliği m.29'da CNG lisansı sahiplerinin hak ve yükümlülükleri düzenlenmiştir. Düzenlemenin birinci fıkrasının (b) bendinde "*Sıkıştırılmış haldeki doğal gazın özel vasıtalarla şehirler arasında taşınması, CNG dolum tesisinden temin edilen ve/veya üretim yapan toptan satış şirketlerinden kuyubaşında satın alınarak taşıma vasıtası üzerindeki sıkıştırma ekipmanlarıyla sıkıştırılan ve basınçlı kaplara doldurulan sıkıştırılmış doğal gazın iletim şebekelerinin ulaşamadığı yerlerde basıncının düşürülerek satışı"* faaliyetinin gerçekleştirilebilmesi için EPDK'dan lisans alınması zorunlu kılınmıştır. Aynı maddenin ikinci fıkrasında CNG lisansı sahibi olan şirketlerin lisans kapsamında yapabilecekleri faaliyetler *"CNG lisansı sahibi şirketler, almış oldukları lisans içeriğine göre yurt genelinde, doğal gazın sıkıştırılması, basınçlı kaplara doldurulması ve satışı, basınçlı kaplara doldurulmuş ve sıkıştırılmış haldeki doğal gazın özel vasıtalarla şehirler arasında taşınması ve iletim şebekelerinin ulaşamadığı yerlerde basıncının düşürülerek satışı ile Türk karasularında bulunan yerli veya yabancı deniz taşıtları ve karayolu taşıtlarında yakıt olarak kullanılmak üzere sıkıştırılmış doğal gaz satışı yapılması faaliyetlerini gerçekleştirir."* şeklinde ifade edilmiştir. Aynı maddenin beşinci fıkrasında ise CNG lisansı sahibinin sorumluluğu "*CNG lisansı sahibi, CNG dolum, taşıma, boşaltım ve muhafaza tesislerinin mevzuatta belirlenen usul ve esaslar ile öngörülen standartlara göre planlanması, projelendirilmesi, inşa edilmesi veya temin edilmesi ve işletilmesinden sorumludur."* şeklinde düzenlenmiştir. Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliğinin Ek-3 *"Tüzel Kişilerin Lisans Başvurusunda Sunmaları Gereken Bilgi ve Belgeler"*'de, taşıma vasıtalarıyla gerçekleştirilecek iletim faaliyeti için; taşıma vasıtalarının sayısı ve tasarım kapasitesi (m^3), taşıma vasıtalarının işletme basıncı (bar), tesis, taşıma vasıtaları ve ekipmanların Doğal Gaz Piyasası Tesisler Yönetmeliği'nde belirtilen standartlara uygun ve güvenli olacağını garanti edeceğini ihtiva eden bir taahhütnamenin bulunması gerektiği düzenlenmiştir. Aynı ekte toptan satış lisansı sahiplerinin tedarikçilerden temin edilen doğal gazın toptan satış faaliyeti için; doğal gazı nereden temin edeceği ve hangi taşıma koşulları ile satışı gerçekleştireceğine dair bilgi ve belgeler ve üretilen doğal gazın toptan satış faaliyeti için; üretilen doğal gazın hangi taşıma koşulları ile satışının gerçekleştirileceğine dair bilgi ve belgelerin bulunması gerektiği düzenlenmiştir. Yine aynı ekte CNG lisansı (iletim ve dağıtım) için; taşıma araçlarının sayısı ve tasarım kapasitesi (m^3/araç ve tüp sayısı/araç olarak) ve CNG iletim ve dağıtım faaliyetine ilişkin tesis, taşıma araçları ve ekipmanların Doğal Gaz Piyasası Tesisler

Yönetmeliği'nde belirtilen standartlara uygun ve güvenli olacağını garanti edeceğini ihtiva eden bir taahhütnamenin bulunmasını zorunlu kılmıştır. Yine aynı ekte ihracat lisansı için de doğal gazı hangi ülkeye ve hangi taşıma vasıtaları ile ihraç edeceğine dair bilginin lisans başvurusunda bulunması gerektiği düzenlenmiştir. Doğal Gaz Piyasası Lisans Yönetmeliğinde yer alan tüm bu düzenlemeler doğal gazın taşınmasında belirli standartların bulunması gerektiğini ve taşıma faaliyetinin ne şekilde yapılacağının EPDK tarafından lisans verilmesinde önem arz ettiği görülmektedir.

LNG'nin denizyoluyla taşınarak gazlaştırma tesislerine getirilmesi ve buradan ulusal iletim şebekesine verilmesi işleminin mevzuat altyapısı *"Sıvılaştırılmış Doğal Gaz Depolama Tesisi Temel Kullanım Usul ve Esaslarının Belirlenmesine Dair Yönetmelik"* ile düzenlenmiştir. Bu düzenleme LNG'nin ülkelerin arz güvenliğini sağlamada bir alternatif olmasından ve denizyolu ile taşınması faaliyetlerinin son dönemde artmasından dolayı önem arz etmektedir. Bu Yönetmeliğin *"Tanımlar"* başlıklı 3 üncü maddesinde *"Temel Kullanım Usul ve Esasları (KUE): Standart hizmet ve ek hizmet ile ilgili tarafların hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesi amacıyla depolama şirketi tarafından hazırlanarak Kurul onayına sunulan usul ve esasları,"* olarak tanımlanmıştır. Yönetmelik, doğal gazın depolama faaliyetini gerçekleştirmek üzere yetkilendirilen depolama şirketine sahip olduğu her depolama tesisi için KUE hazırlama görevi vermiştir. Mevzuata uygun olarak hazırlanan KUE'de, sisteme giriş için depolama şirketine yapılacak başvurularda istenecek bilgiler ile başvuru usul ve esasları ve bu başvurular için yapılacak işlemler belirtilir. KUE'de aynı zaman da eşit taraflar arasında ayrımcılık yapılmaması ilkesi doğrultusunda; LNG'nin boşaltılması, depolanması, gazlaştırılması, tesise yanaşabilecek geminin ve kara tankerinin özellikleri, geminin ve kara tankerlerinin yanaşması ve ayrılmasına ilişkin prosedürler de belitilir. KUE'de kapasitenin nasıl belirleneceği ve bu kapasitenin kullandırılmasına yönelik düzenlemeler, LNG kalitesi ve bu kalitenin nasıl ölçüleceği ve depolama hizmeti karşılığında alınacak bedeller de belirtilmelidir. Konumuz açısından KUE'de LNG'nin gazlaştırılması için tesise yanaşabilecek geminin ve kara tankerinin özellikleri belirtilmektedir. Örnek olarak depolama tesisini kullanmak isteyen bir ithalatçı firma LNG'nin taşınacağı geminin KUE'de belirtilen niteliklere sahip olmasını talep etmelidir. Aksi halde KUE'ye uygun olmayan gemi kullanılması durumunda taşıyanın yolculuğun başlangıcından evvel sefere elverişli gemi sağlama borcunu yerine getirdiği kabul edilemez.

Sıvılaştırılmış Doğal Gaz Depolama Tesisi Temel Kullanım Usul ve Esaslarının Belirlenmesine Dair Yönetmelik daha çok KUE'lerin içeriğinin nasıl oluşturulacağını ve depolama tesisinin kullanılmasında hangi ilkelere uygun hareket edileceğini düzenlenmiştir. Depolama tesisi kullanılırken taşınan LNG dolayısı ile oluşacak borç ve sorumlulukların tespiti için örnek olarak BOTAŞ Dörtyol Yüzen Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (LNG) Terminali (FSRU) Temel Kullanım Usul ve Esaslarına (KUE) bakmak daha faydalı olacaktır. Bu KUE'nin 14 üncü bölümünde Sorumluluklar ve Yükümlülükler belirlenmiştir. Örnek olarak tarafların birkaç yükümlülüğünden burada bahsedilecektir. Hizmet alan bu kısımda 14.1.2.'de *"Hizmet Alan getirilecek LNG'nin Terminal tesislerine BDLNG*[394] *tarafından belirlenmiş olan şartlara uyumlu ve önceden Terminale uyumluluğu konusunda karşılıklı mutabakata varılmış BDLNG tarafından belirlenmiş olan özellikler taşıyan gemilerle taşınmasını ve boşaltılmasını sağlamak"* ile yükümlü kılınmıştır. Bu kısımda hizmet alana (konumuz açısından hizmet alan taşıyan kavramı ile örtüşmektedir.) BDLNG tarafından nitelikleri belirlenmiş bir gemi temin ederek taşımayı bu araçla yapma ve LNG'nin(konumuz açısından tehlikeli yük) taşınması ve boşaltılması yükümlülüğü verilmiştir. Yine hizmet alan 14.1.8'de *"Gemilerinin, vaktinde Terminale güvenli olarak yanaşması ve ayrılması ile ilgili tüm deniz üstü hizmetlerini ve Acente hizmetlerini (kılavuz, römorkör, palamar ve gerekli olan diğer) temin etmek/temin edilmesini sağlamak"* yükümlülüğü altına sokulmuştur. Bu düzenlemenin konumuz açısından önemi tehlikeli yük taşımaya uygun şekilde eğitilmiş personelin taşıyan tarafından sağlanması borcudur. Bu düzenlemeler ve KUE'de hizmet alanın yükümlülüğü olarak belirtilen diğer hükümler incelendiğinde bu düzenlemelerin tehlikeli madde taşımaya özgü olarak hazırlanan IMDG Kod ve uluslararası teslim şekilleri olan Incotermsler ile uyumlu olarak hazırlandığını söyleyebiliriz. KUE'nin yine 14 üncü bölümünde BDLNG'nin yükümlülüğü olarak 14.2.2.'de *"Acil Durum, Mücbir Sebep ve Hizmet Alanın KUE veya THS'den doğan yükümlülüklerini yerine getirmeme halleri saklı kalmak kaydıyla, Boşaltım Programına uygun gelmiş olan ve LNG Kalite Şartnamesine uygun LNG'yi Terminal Kabul Noktasında teslim almak"* yükümlülüğü düzenlenmiştir. Bu düzenleme de konumuz açısından alıcının tehlikeli yükü boşaltma limanında teslim alması gerektiği aksi halde alacaklının temerrüdüne ilişkin düzenlemeler ile karşı karşıya kalacağı şeklinde yorumlanabilecektir.

[394] FSRU Terminalinin işletmesinden sorumlu ve yetkili olan BOTAŞ birimini ifade eder.

Tüm bu düzenlemeler ve örneklemeler EPDK'nın aslında enerji ürünlerinin taşınması faaliyetine ilişkin düzenlemeleri yaparken uluslararası mevzuatı da gözönünde bulundurduğuna ve Teşkilat Kanununda belirtilen *"Uluslararası organizasyon ve teşkilatların piyasaya ilişkin mevzuat ve uygulamalarını izleyerek, gerekli gördüğü düzenlemeleri yapmak; yasal düzenleme ihtiyacı duyulması halinde gerekli hazırlıkları yaparak Bakanlığa sunmak"* görevine uygun olarak hareket ettiğinin göstergesidir.

5.1.3. Petrol Piyasası Mevzuatında

5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu "*Tanımlar ve kısaltmalar"* başlıklı m.2'de petrolün taşınmasına ilişkin olarak dağıtıcı tanımında *"Akaryakıt dağıtım yetkisi olan ve lisansına işlenmesi halinde depolama, taşıma, ihrakiye ve madeni yağ üretimi işlemleri yapabilen sermaye şirketini"* ifadesi kullanılarak lisansa işlenmesi halinde dağıtıcı lisansı şirketlerin de petrol taşıma faaliyeti gerçekleştirebileceği hükme bağlanmıştır. Aynı madde de taşıma tanımı *"Ham petrol ve akaryakıtların, kabotaj kapsamında denizyolu ve demiryolu taşıma araçlarıyla yapılan nakil faaliyetlerini"* taşıyıcı tanımı ise *"Taşıma faaliyeti yapan gerçek ve tüzel kişileri"* transit taşıma tanımı ise *"Başka bir ülkeden gelen petrolün başka bir ülkeye Türkiye üzerinden kara ve deniz yolu ile taşınmasını"* şeklinde yapılmıştır. *"Lisansların tabi olacağı usul ve esaslar"* başlıklı m.3'te petrol ile ilgili taşıma işlemlerinin lisans alınmaksızın yapılamayacağı hükme bağlanmıştır. *"Rafinerici"* başlıklı m.5'te bu lisansa sahip olanların lisansına işlenmek koşuluyla; tesisi içinde veya civarında işleme, depolama ile yakınındaki diğer tesislere boru hatları ile taşıma faaliyetinde bulunabileceği hükme bağlanmıştır. *"Dağıtım"* başlıklı m.7/2'de "*Dağıtıcı lisansı sahipleri, kendi mülkiyetlerindeki veya sözleşmelerle oluşturacakları bayilerinin istasyonlarına akaryakıt dağıtımının yanı sıra, serbest kullanıcılara akaryakıt toptan satışı ve depolama tesislerinin yakınındaki tesislere boru hatları ile taşıma faaliyetlerinde bulunabilir."* hükmü yer almaktadır. Bu hükümle dağıtıcı lisansı sahiplerine bazı koşullarda petrol taşıma işi yapma hakkı tanınmıştır. Aynı Kanunun 19 uncu maddesinde lisans alınmaksızın petrol taşıma faaliyetinde bulunulması halinde idari para cezası uygulanacağı hükme bağlanmıştır.

Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinde taşıma faaliyetine ilişkin bazı düzenlemeler yapılmıştır. Yönetmeliğin *"Tanımlar"* başlıklı 4 üncü maddesinde taşıma tanımı Kanunla benzer şekilde yapılmıştır. Yönetmeliğin *"Lisans gerektiren faaliyetler*

ve muafiyetler" başlıklı 6 ncı maddede taşıma lisansı başlığında bir lisansın olduğu düzenlenmiştir. Bu düzenlemeden taşıma faaliyetleri için bu lisansın alınması gerektiği sonucunu çıkartabiliriz. "*Lisans başvurusu"* başlıklı 7 nci maddede taşıma lisansı başvurularında en az bir taşıma aracının mülkiyetine sahip olunması veya finansal kiralama yoluyla edinilmesi veya taşıma aracına ilişkin olarak ilgililerle yapılmış kira veya hizmet sözleşmesinin bulunması gerektiği düzenlenmiştir. Yönetmeliğin *"Dağıtıcı lisansı kapsamında yürütülebilecek faaliyetler"* başlıklı 33 üncü maddesinde "*dağıtıcı lisansı sahipleri, lisanslarına işlenmesi koşuluyla; ayrıca lisans almaksızın ihrakiye teslimi, depolama, madeni yağ ve taşıma faaliyetlerinde bulunabilir."* hükmü düzenlenmiştir. Bu düzenlemeden dağıtıcı lisansı sahiplerinin lisanslarına taşıma faaliyeti yapabileceklerinin işlenmesi halinde taşıma lisansı almadan da taşıma faaliyeti icra edebileceği çıkarımına ulaşılmaktadır. Yönetmeliğin *"Taşıma lisansı kapsamında yürütülebilecek faaliyetler"* başlıklı 35 inci maddesi "*Taşıma lisansı sahipleri piyasada; boru hattı hariç olmak üzere petrol taşıma araçları ile taşıma hizmeti verilmesi ile iştigal edebilir."* şeklindedir. Bu düzenlemeden boru hatları ile taşıma faaliyetinin taşıma lisansı kapsamında olmadığını ve petrol taşıma araçları ibaresinden ise petrolün her türlü araç ile değil petrol taşımaya özgü olarak dizayn edilmiş araçlar ile taşınabileceğini sonucunu çıkartmak mümkündür. Yönetmeliğin *"Taşıma lisans sahiplerinin yükümlülükleri"* başlıklı 36 ncı madde düzenlemesi *"Taşıma lisansı sahipleri; faaliyetlerini Kanuna ve ilgili mevzuata uygun olarak yürütmekle yükümlüdür."* şeklindedir. Bu düzenleme petrol taşıma faaliyetlerinin Petrol Piyasası Kanunu, Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği ve diğer ilgili mevzuata uygun olarak gerçekleştirilmesinden taşıma lisansı sahibini sorumlu tutmuştur. Burada ilgili mevzuat tehlikeli madde olarak kabul edilen petrolün Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik, Tehlikeli Maddelerin Denizyolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik, Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik ve Tehlikeli Maddelerin Havayolu ile Taşınması Hakkında Yönetmeliktir. Bu yönetmelikler BM Tehlikeli Mal Taşıma Tavsiyelerine Uygun olarak hazırlanmış uluslararası kodlara dayanılarak çıkartılmış olan düzenlemelerdir.

5.1.4. Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Mevzuatında

5307 sayılı Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Kanunu "Tanımlar" başlıklı m.2'de taşıma, taşıyıcı, dağıtıcı ve dolum tesisi kavramları tanımlanmıştır. Bu

kavramlardan taşıma ve taşıyıcı kavramlarından yukarıda bahsedilmişti. Dağıtıcı *"LPG dağıtım yetkisi olan ve lisanslarına işlenmesi halinde depolama, dolum, taşıma işlemleri yapabilen sermaye şirketi"* olarak tanımlanmıştır. Dolum tesisi ise "*Dağıtıcının tescilli markası ve amblemini ve teknik düzenlemelere uygun tüplere veya sözleşme ile diğer bir dağıtıcının tescilli markası ve amblemini taşıyan ve teknik düzenlemelere uygun tüplere, otogaz ve dökme LPG'nin taşıma araçlarına doldurulduğu, boşaltıldığı, depolandığı ve teknik düzenlemelere göre kurulan ve çalışan bir dağıtıcıya ait tesis"* olarak tanımlanmıştır. Aynı Kanunda Üretim ve dağıtım başlıklı m.5'te *"Dağıtıcı lisansı sahipleri, kendi mülkiyetlerindeki veya sözleşmelerle oluşturacakları bayilerinin istasyonlarına otogaz LPG dağıtımı, kullanıcılara dökme LPG satış ve ikmali, tüplü LPG dağıtım ve pazarlaması, taşıma, dolum ve depolama faaliyetlerinde bulunabilirler."* düzenlemesi yapılmıştır. Bu düzenlemeden çıkan sonuca göre dağıtım lisansı sahipleri LPG taşıma faaliyetinde bulunabilirler. Yine aynı madde de . *"LPG dağıtımı için kurulacak tesis ve ekipmanlar ile taşıma araçlarına ilişkin teknik özellikler, piyasa faaliyeti ile ilgili servis hizmetleri ve güvenlik, LPG satış yeri, çevre ve benzeri kriterler Kurum tarafından çıkarılacak yönetmeliklerle belirlenir."* düzenlemesi yapılmıştır. Aynı Kanunun *"Taşıma, depolama, dolum, tüp imalatı, tüp muayene, tamir ve bakımı"* başlıklı 6 ncı maddesinde *"Dökme LPG ve otogaz LPG taşıma ile depolama ve dolum faaliyetlerinin yapılması için verilecek lisanslara uygulanacak değerleme kriterleri ve lisansın verilmesini gerektirecek teknik ve malî şartlar Kurumca belirlenir."* denilerek taşıma faaliyetinde kullanılacak ekipmanlara ve lisans verilecek kişilere ilişkin kriterlen Kurumca belirleneceği hükme bağlanmıştır.

LPG Piyasası Lisans Yönetmeliğinde taşıma faaliyetine dair düzenlemeler yapılmıştır. Yönetmeliğin *"Tanımlar"* başlıklı 4 üncü maddesinde dağıtıcı tanımında dağıtıcı lisansı sahiplerinin lisanslarına işlenmesi halinde taşıma faaliyeti yapabileceği hüküm altına alınmıştır. Aynı maddede "taşıma" tanımı "*LPG'nin teknik düzenlemelere uygun taşıma araçları ve boru hatları ile yapılan tüm nakil faaliyetleri"* şeklinde tanımlanmıştır. Taşıma tanımı petrol piyasasından farklı olarak boru hatları ile yapılan taşımayı içine alacak şekilde geniş yapılmştır. Taşıyıcı ise taşıma faaliyetlerini yapan gerçek ve tüzel kişi olarak ifade edilmiştir. Yönetmeliğin *"Lisans gerektiren faaliyetler"* başlıklı 6 ncı maddede *"LPG Taşıma Lisansı"*'na yer verilmiştir. "*Lisans başvurusu"* başlıklı 7 nci maddede LPG taşıma lisansı için en az bir taşıma aracının veya boru hattının mülkiyetine veya yapılan sözleşmeler gereği kullanım hakkına sahip olunması şartı koyulmuştur. Yönetmeliğin *"LPG dağıtıcı lisansı sahibinin*

yükümlülükleri" başlıklı 20 nci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde *"LPG dağıtıcı lisansı sahipleri, LPG taşıma faaliyetini teknik düzenlemelere, ilgili ve diğer mevzuata uygun yapmak, LPG taşımasında kullanacağı karayolu taşıma araçlarını (tüp taşıma araçları hariç) lisanslarına işlenmeksizin Enerji Piyasası Bildirim Yönetmeliği kapsamında Kuruma bildirmek*"'le yükümlü kılınmıştır. Bu düzenleme LPG taşıma araçlarında bazı teknik kriterlerin bulunması gerektiğini bu kriterlerin de Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik, Tehlikeli Maddelerin Denizyolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik, Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelikte düzenlendiğini belirtebiliriz. Yönetmeliğin "Taşıma lisansı kapsamında yürütülebilecek faaliyetler" başlıklı 21 inci maddesi *"LPG Taşıma Lisansı sahipleri piyasada, teknik düzenlemelere, standartlara, ilgili ve diğer mevzuata uygun, boru hatları dahil olmak üzere Türkiye sınırları veya Türk karasuları içerisinde LPG taşıma araçları ile taşıma hizmeti verilmesiyle iştigal edebilirler.*

Transit rejimi kapsamında yürütülecek LPG taşıma faaliyeti için LPG Taşıma Lisansı alınmasına gerek yoktur.

Karayolu ile LPG taşıma faaliyetini 8/1/2018 tarihli ve 30295 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında yürüten ve durumuna uygun yetki belgesine sahip olan kişilerin taşıma faaliyetleri lisansa tabi değildir." şeklindedir. Bu düzenlemenin ilk fıkrası Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinde yer alan ifade ile aynıdır. Ancak ikinci ve üçüncü fıkrada LPG taşıma lisansı alınmadan da LPG taşıma faaliyetinin gerçekleştirilebileceğine dair düzenlemeler yapılmıştır. Yönetmeliğin "Taşıma lisansı sahiplerinin yükümlülükleri başlıklı 22 nci madde "*LPG Taşıma Lisansı sahipleri faaliyetlerini teknik düzenlemelere, standartlara, ilgili ve diğer mevzuata uygun olarak yürütmekle yükümlüdür."* şeklindedir. Bu düzenleme de Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinde yer alan ifade ile aynı olduğu için tekrara düşmemek adına burada açıklama yapılmamaktadır.

5.2. Taşıma Faaliyetini Düzenleyen Diğer Mevzuat

Taşıma faaliyetleri esas olarak Türk Ticeret Kanunu (TTK) düzenlemiştir. TTK'nın 4 üncü kitabında taşıma işleri düzenlenmiştir. Bu kitapta yolcu ve yük taşıma işleri düzenlenmiş olup kara taşımaları esas alınarak düzenleme yapılmıştır. TTK'nın 5 inci kitabı ise deniz ticareti faaliyetlerini düzenlemektedir. Bu kitabın dördüncü kısım ikinci bölümünde ise denizyolu ile yük taşıma sözleşmesi olan navlun sözleşmeleri

düzenlenmiştir. Bu düzenleme yapılırken Lahey Kuralları dikkate alınmış ancak HK'dan da yararlanılmıştır.

Enerji ürünleri taşıma faaliyeti ile iştigal eden firmalar bu ürünleri taşırken ülke içerisinde yapılan taşıma faaliyetlerinde TTK ve EPDK düzenlemelerine uygun olarak lisans almaları gerekiyorsa lisans alarak aksi halde lisanssız bir şekilde ancak mevzuata uygun taşıma faaliyeti gerçekleştirmekle yükümlüdürler.

Petrol, doğal gaz ve LPG ürünlerinin taşınmasını gerçekleştirecek olan firmalarının EPDK'dan lisans alması gerekmektedir. Lisans sahibi olan firmalar TTK ve ikincil mevzuat ile EPDK mevzuatına uygun olarak bu enerji ürünlerini taşıyabilirler. Aynı zamanda petrol, doğal gaz ve LPG ürünlerinin ithalatı ve ihracatı ile iştigal eden firmalar Avrupa Birliğinden karayolu ile petrol, doğal gaz ve LPG getirmek istemeleri halinde CMR ve ADR mevzuatına, ülke dışından denizyolu ile petrol, doğal gaz ve LPG taşınacaksa LKve IMDG Koda, demiryolu ile Petrol, doğal gaz ve LPG taşınacaksa da CIM ve RID kurallarına uygun olarak taşıma yapmakla yükümlüdürler. Aksi halde oluşacak zarardan sorumlulukları doğacaktır. Ayrıca bu firmalar taşıma sırasında zarar gören kişilere karşı da Borçlar Kanunu gereği kusursuz olarak sorumludurlar.

SONUÇ

Enerji, üretimde zorunlu bir girdi olduğu için enerji tüketimi ülkelerin ekonomik ve sosyal kalkınma düzeylerini ifade eden temel göstergelerden birisidir. Enerji kaynakları değişik şekillerde sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırma, yeraltı ve yerüstü kaynakları olup olmayışına göre, tükenir kaynaklar olup olmayışına göre, dönüştürülebilirliklerine göre şeklinde ifade edilebilir.

Enerji kaynakları dünyada eşit bir şekilde dağılmamıştır. Bunun için enerji kaynaklarının çıkartıldıkları/üretildikleri yerlerden tüketimin yapılacağı bölgelere taşınması gerekmektedir. Dünyada birincil enerji kaynakları olan kömür, petrol, doğal gaz en çok tüketilen enerji kaynakları olmalarının yanında klasik anlamda da en fazla taşınan enerji ürünleridir.

Enerji ürünlerinin taşınması çeşitli şekillerde olabilmektedir. En çok kullanılan yöntemler ise boru hattı taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı ve havayolu taşımacılığıdır. Enerji ürünlerinin boru hatlarıyla taşınması ülkelerin yapacakları ikili ve çoklu anlaşmaların sonucunda gerçekleşebildiği için bu taşıma türünde klasik anlamda taşıma sözleşmesi söz konusu değildir. Enerji ürünlerinin taşınmasında karayolu taşımacılığının payı büyüktür. Karayolu taşımacılığı, ürünlerin tüketiciye doğrudan ulaştırılmasında kullanılmaktadır. Demiryolu taşıma faaliyeti, uzun mesafelerde ağır, hacimli ve ucuz yüklerin taşınmasında kullanılan ilk yatırım maliyeti yüksek, işletme maliyeti düşük olan bir taşıma türüdür. Demiryolu taşıma faaliyeti, enerji ürünlerinin taşınmasında da kullanılmaktadır. Özellikle enerji ürünü olan kömürün demiryoluyla taşınması oldukça yaygındır. Denizyolu taşımacılığının en önemli özelliği düşük maliyetli ve güvenli olmasıdır. Dünya yük taşıma faaliyetlerinin yaklaşık %80'i denizyoluyla yapılmaktadır. Denizyolu taşıma faaliyeti, kıtaların birbirine okyanuslarla ve denizlerle bağlanmasından dolayı tarihi süreçte çok fazla gelişmiştir. Enerji ürünlerinin taşınmasında da denizyolu oldukça fazla kullanılan bir taşıma türüdür. Petrol, kaya gazı, kömürün taşınmasında yoğun olarak denizyolu kullanılmaktadır. Havayolu taşıma faaliyeti, daha çok yolcu taşımak için kullanılan bir taşıma türüdür. Çok az da olsa yük taşımak için de havayolu kullanılmaktadır. Bu taşıma türünde hacim olarak hafif ancak değeri yüksek olan ürünler veya uzun mesafelere kısa sürede taşınacak olan ürünlerin taşınması yapılmaktadır. Enerji ürünlerinin taşınması faaliyetinde de havayolu taşıma türü

kullanılmaktadır. Hızlı, güvenli ve sarsıntısız bir taşımaya ihtiyaç duyulan enerji ürünlerin havayolu ile taşınması uygundur.

Enerji ürünlerinin taşınması faaliyeti bir taşıma/navlun sözleşmesi ile icra edilecektir. Taşıma/navlun sözleşmesi tanımı taşıma türüne göre farklılık gösterebilmektedir. Bu açıdan bakıldığında taşıma sözleşmesi tanımları: karayolu açısından taşıma sözleşmesini taşıyıcının taşımayı taahhüt etmesi karşılığında gönderenin de ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlayabiliriz. Demiryolu açısından, demiryolunun eşya ile birlikte hamule senedini ücret karşılığında taşımayı taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanabilir. Denizyolu açısından navlun sözleşmesini, denizyolu ile yük taşıma taahhüdünü içeren sözleşme olarak tanımlamak mümkündür. Havayolu açısından, taşıma sözleşmesi, taşıyanın, ücret karşılığında, yükü, bir yerden başka bir yere götürmeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlanabilir. Yapılan tanımlardan çıkan sonuca göre demiryolu hariç tüm taşıma modlarında taşıma sözleşmesi rızai bir akittir. Demiryolunda sözleşmesinin kurulmuş sayılabilmesi için hamule senedinin teslimi zorunlu olduğu için rızai değil ayni akit olarak ifade edilebilir.

Taşıma/navlun sözleşmesi her bir taşıma modu için ayrı ayrı tanımlansa da taşıma/navlun sözleşmesinin unsurlarını taşıma taahhüdü ve taşıma ücreti olarak ifade etmek mümkündür. Taşıma taahhüdünde taşımaya konu şeyin teknik anlamda yük ve yolcu dışında başka bir nitelikte taşınabilen maddi varlıklar olması söz konusu değildir. Burada yükten kasıt, yeri değiştirilebilen ve maddi varlığı olan her türlü şeylerdir. Bu anlamda iletken sistemler ile elektriğin iletilmesi ve ısının taşınması taşıma işleri kapsamında bir taşıma olmayacaktır. Taşıma ücret karşılığı yapılır aksi halde ortada taşıma/navlun sözleşmesi kapsamında bir taşımadan değil hatır taşımasından bahsedilecektir. Hatır taşımları uluslararası taşıma sözleşmelerinin uygulama kapsamında değildir. Taşıma hukuku anlamında bir taşıma işleminden ve dolayısı ile taşıma /navlun sözleşmesinden bahsedebilmemiz için her ne kadar taşıma/navlun sözleşmesi unsuru olarak zikredilmese de taşımanın bir taşıt ile yapılması gerekmektedir.

Taşıma sözleşmesinde gönderen/taşıtan ve taşıyıcı/taşıyan/demiryolu olmak üzere iki taraf mevcuttur. Gönderen/taşıtan; taşıma sözleşmesinde taşıyıcının/taşıyanın/demiryolunun karşısında yer alan, sözleşmeyi kendi adına yapan ve yükü taşıyıcıya teslimle yükümlü olan kişidir. Taşıyıcı/taşıyan/demiryolu ise ücret

karşılığında eşya taşıma işini üzerine alan kişidir. Demiryolu taşıma modunun doğası gereği taşıyan, demiryolu işletmesidir. Gönderen/taşıtan ve taşıyıcı/taşıyan/demiryolu dışında taşıma/navlun sözleşmesinde yükle ilgili olarak gönderilen, yükleten, boşaltan gibi yükle ilgili kimseler de mevcuttur.

Enerji ürünlerinin klasik anlamda taşınması faaliyetinde de uluslararası alanda hazırlanmış taşıma konvansiyonları uygulanacaktır. Bu konvansiyonların hazırlanmasında ve uluslararası taşıma faaliyetlerinin yeknesaklaştırılmasında faaliyet gösteren birçok kuruluş yer almaktadır. Karayolu taşıma faaliyetlerinin geliştirilmesinde; UNECE, CEMT-UBAK, IRU, SECI ve FIATA etkin olarak rol almaktadır. Bu kuruluşlardan en önemlisi olan UNECE tarafından hazırlanan CMR karayolu taşıma faaliyetlerini düzenleyen temel uluslararası anlaşmadır. Tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınmasında uygulanmak üzere hazırlanan ADR'de UNECE tarafından hazırlanmış ve kabul görmüş bir uluslararası anlaşmadır. Enerji ürünleri tehlikeli nitelik arz ettiği için tarafların borçlarının içeriği tespit edilirken ADR dikkate alınacaktır. Demiryolu taşımacılığının gelişmesi ve bütünleşebilmesi için çalışan örgütlerden en önemlileri; UIC ve CER'dir. COTIF anlaşması ile kurulan OTIF'de demiryolu taşıma modunun taraf ülkeler arasında uluslararası mal, yolcu ve bagaj taşımacılığına yönelik tek tip bir hukuk sistemi oluşturmaya yönelik çalışmaları yapmak ve oluşturulacak hukuk sistemin, diğer taşıma modları ile uyumlu hale getirilmesini sağlamak amacındadır. Demiryolu taşıma faaliyetlerinde uygulama alanı bulacak olan temel düzenleme COTIF-CIM'dır. Demiryolu ile tehlikeli maddelerin taşınmasına yönelik olarak hazırlanan temel düzenleme ise COTIF'in eki olan RID'dir. Denizyoluyla yapılan taşımalarda uluslararası güvenliği sağlamak için uluslararası örgütler çalışmalar yapmaya başlamıştır. Bu alanda en eski ve bilinen uluslararası nitelikteki sivil toplum örgütü ulusal deniz derneklerinin kurulmasını teşvik etmek ve diğer uluslararası örgütlerle işbirliği yapmak amacı taşıyan CMI'dir. CMI dışında denizyoluyla yapılan taşıma faaliyetlerinin hazırlanması ve uygulanmasında IMO görev yapmaktadır. IMO tarafından SOLAS, MARPHOL, HNS gibi birçok uluslararası sözleşme hazırlanarak yürürlüğe koyulmuştur. Denizyoluyla yapılan uluslararası taşıma faaliyetlerini düzenleyen 3 temel konvansiyon vardır. Bu konvansiyonlardan LK ve HK yürürlüktedir. RK ise yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığı için henüz yürürlükte değildir. Denizyoluyla yapılan tehlikeli yük taşıma faaliyetlerinde SOLAS konvansiyonun 2014 yılından itibaren zorunlu eki olan IMDG kod uygulama alanı

bulacaktır. Havayolu taşımasının gelişmesinde etkili olan en önemli örgütler, IATA ve ICAO'dur. IATA'nın amacı; havayolu şirketleri ve yolcular için havayolu taşıma faaliyetini, mümkün olan en yüksek hızda, emniyetli, güvenli ve verimli hale getirmektir. ICAO'nun amacı ise uluslararası hava taşımacılığının güvenli, düzenli, verimli bir şekilde çalışması ve gelişmesi için üye devletlerle işbirliği içinde çalışma sağlamak, barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini tavsiye etmek, sivil havacılık için havayolu ile ilgili tesislerin gelişimini teşvik etmektir. Havayolu taşıma faaliyetlerini düzenleyen VK ve MK olmak üzere iki temel uluslararası düzenleme mevcuttur. Bu iki düzenleme diğer taşıma konvansiyonlarından farklı olarak aynı anda yürürlüktedir. Havayolu ile tehlikeli yük taşıma faaliyetlerini düzenleyen IACO-TI ve IATA-DGR olmak üzere iki düzenleme mevcuttur. IACO-TI devletler tarafından onaylanmakta iken IATA-DGR'ye firmalar katılım sağlamaktadır. Tehlikeli maddelerin taşınmasında yeknesaklık sağlanmasında BM çalışmaları ve bu çalışmalar sonucunda iki yılda bir güncellenen BM tavsiyeleri oldukça önemlidir.

Taşıma faaliyetlerinde de taşıma/navlun sözleşmesi uygulama alanı bulacaktır. Taşıma konusu olan enerji ürünü yük, tehlikeli nitelikte ise taraflara birtakım borçlar yüklenmiştir. Gönderenin/taşıtanın konusu tehlikeli nitelikte enerji ürünü olan taşıma sözleşmesi açısından temel borçları; tehlikeli maddelerin sınıflandırılmasını sağlamak, tehlikeli yüklerin ambalajlanmasını, işaretlenmesi ve etiketlenmesini sağlamak ve tehlikeli yük bildiriminde bulunmaktır. Sınıflandırma borcu gönderene/taşıtana, ADR, RID, IMDG Kod ve IACO-TI'da yüklenmiştir. Sınıflandırma, tehlikeli maddelerin taşınmasına özgü olarak hazırlanan düzenlemelere uygun olarak yapılmak zorundadır. Tehlikeli yüklerin ambalajlanması, işaretlenmesi ve etiketlenmesi borcu taşıma faaliyetinin selametle yapılabilmesi için taşıma faaliyetinde yer alacak kişilerin aynı bilgiye sahip olmasını amaçlamaktadır. Gönderenin bu borcu CMR, CIM, LK'da düzenlenmiş ancak havayoluna ilişkin olarak VK ve MK'da düzenlenmemiş IACO-TI'da düzenlenmiştir. Tehlikeli yük bildiriminde bulunma borcu, taşınacak olan yükün potansiyel tehlikelerinin taşıma faaliyetinin icrasında yer alacak tüm taraflarca bilinmesi ve buna uygun önlemlerin alınması için yükü en iyi bilen sözleşme tarafı gönderene/taşıtana verilmiştir.

Taşıyanın taşıma/navlun sözleşmesinden doğan borçları; yükleme, istif ve boşaltma borcu ve yükü zıya ve hasara uğratmadan zamanında teslim borcudur. Buna ilave olarak denizyolu taşıma modunda gemiyi başlangıçta denize, yola ve yüke

elverişli halde bulundurma borcu da mevcuttur. Taşıyanın yükü zıya ve hasara uğratmadan zamanında teslim yani yüke özen borcunun kapsamı, tehlikeli yüklerin taşınması söz konusu olduğunda uygulanacak mevzuata göre değerlendirileceği için diğer yüklerin taşınmasına nazaran yerine getirilmesi daha yüksek bir standarda tabidir. Taşıyan tehlikeli maddelerin taşınmasını düzenlemeye özgü çıkartılan düzenlemelere uygun nitelikte bir bakım ve özen göstermedikçe yüke özen borcunu yerine getirmiş olmaz. Taşıyan uygun nitelikte bir bakım ve özen için personelinin eğitimli olmasını sağlamalı, yüke uygun araç temin etmeli, yük için gerekli bilgi ve belgeleri yolculuk süresince kullanıma hazır bulundurmalıdır.

Taşıma/navlun sözleşmesinde taraflar borçlarını yerine getirmedikleri takdirde sorumlulukları doğmaktadır. Gönderenin/taşıtanın sınıflandırma borcuna aykırılıktan dolayı sorumluluğunun niteliği kusurlu ve sınırsız sorumluluktur. Gönderenin/taşıtanın ambalajlama, işaretleme ve etiketleme borcuna aykırılıktan dolayı sorumluluğunun niteliği ise karayolu, denizyolu ve havayolu taşıma modu için kusurlu ve sınırsız, demiryolu taşıma modu için ise kusursuz ve sınırsız sorumluluktur. Tehlikeli yüke ilişkin bildirimde bulunma borcuna aykırılıktan dolayı gönderen/taşıtan kusurlu ve sınırsız olarak sorumludur. Görüleceği üzere taşıtanın sorumluluğu kural olarak sınırsız sorumluluktur. Öte yandan denizyolu taşıma modunda taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcuna aykırı davranması halinde kusura dayalı olarak sorumludur. Taşıyanın elverişsizlikten kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluğu yükün hasarı ve zıyaı halinde sınırlandırılabilirken diğer hallerde sınırsız olacaktır. Taşıyanın yüke özen borcuna aykırılık halinde ise sorumluluğu kusura dayalı olup sınırlandırılabilir.

Taşıyıcının/taşıyanın yüke özen borcuna aykırılıktan doğan sorumluluğunun niteliği karayolu, denizyolu ve havayolu taşıma modu için özen yükümü ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu ve sınırlı sorumluluktur. Demiryolu taşıma modunda demiryolunun sorumluluğunun niteliği yumuşatılmış kusursuz sorumluluk ve sınırlı sorumluluktur.

Enerji ürünlerinin taşımasında uygulanmak üzere hazırlanmış bir uluslararası düzenleme bulunmamaktadır. Bunun yerine uluslararası taşıma konvansiyonları ve tehlikeli madde taşımaya özgü hazırlanan uluslararası düzenlemeler birlikte uygulanarak çözüm bulunmaya çalışılmaktadır. Enerji ürünlerinin taşınması faaliyeti tehlikeli madde taşıması olarak kabul edildiği için bu alanda hazırlanmış düzenlemelerle

birlikte spesifik olarak en çok taşıması yapılan enerji ürünleri için taşıma kitapçığı oluşturabileceği ve bunun uygulama açısından faydalı olacağı kanaatindeyiz.

KAYNAKÇA

Adıgüzel Burak, Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018

Ahmadli Bahram, Tehlike Sorumluluğu Kapsamında Boru Hattı İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2015

Akbulut Derya, Türkiye'de Karayoluyla Yapılan Kargo Taşımacılığının Yapısı ve Sektörel Değerlendirmeler, Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, 2016

Akıncı Ziya, Karayolu ile Milletlerarası eşya taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999

Alper Gizem, İşletme Nedeniyle Tehlike Sorumluluğu, İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara, 2018

Aratay Eyüp, Enerji Arz Güvenliği Çerçevesinde LNG'nin Rolü ve Türkiye, İstanbul Yeni Yüzyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2017

Arkan Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982

Arkan Sabih, "*Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri"*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, c.10, S.2, 1979

Arkan Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Olgaç Matbaası, Ankara, 1987

Arslan Ebru, Jeotermal Enerjiden Yararlanılarak Kuyu İçi Eşanjörü Yardımıyla Konut Isıtılması ve Sıcak Su ihtiyacının Karşılanması, Pamukkale Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Denizli, 2006

Asgarov Natig, "*Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü"*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2012, c. XXVIII, S.21, ss.297-322

Ayan Murat - Baykal Tan, "*Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu"*, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c.7, S.13, 2010

Ayan Elif, Sözleşme Sorumluluğunun Sınırlandırılması, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013

Aydın Alihan, CMR'ye göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Arıkan Basım Yayım, İkinci Tıpkı Bası, İstanbul, 2006

Aytekin Gülşah, Avrupa Birliği Müktesebatında ve Uluslararası Hukuki Metinlerde Tehlikeli Malların Karayoluyla Taşınmasında Rol Alan Kişilerin Eğitimi ve Türkiye'deki Mevzuatın Karşılaştırılması, Ulaştırma Bakanlığı Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi, 2011

Azarkan Necat, "*Babil'den Rotterdam'a Deniz Ticareti Hukukunda Taşıyanın Sorumluluğu"*, Prof. Dr. Tuğrul Arat'a Armağan, Ankara, Yetkin Yayımcılık, 2012

Baughen Simon; Campbell Natalie, "*Apportionment of Risk and the Carriage of Dangerous Cargo"*, İnternational Maritime Law, 2001, c.8, S.1

Bayraç Hüseyin Naci, "*Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma"*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, c.10, S.1, Haziran, 2009

Bilat Seda, Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008

Bozkurt Bozabalı Banu, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2010.

BP, Statistical Review of World Energy, June 2018

Bulow Lucienne Carasso, *"Dangerous Cargoes: The Responsibilities and Liabilities of The Various Parties"*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1989

Can Mertol, CMR ve Alman Ticaret Kanunları ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 1. Cilt, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2017

Ciğer Selim, "*Rotterdam Rules' Scope of Applicationin the Context of Multimodal Transport"*, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, c.5, S.2

Çağa Tahir, Deniz Ticareti Hukuku 2, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1995

Çağa Tahir– Kender Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku 2, 12 Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010

Çapar Esra, Türkiye'nin Enerjide Dışa Bağımlılığının Azaltılmasında Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Rolü, Ankara, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu(EPDK), 2014

Çelebioğlu Hasan Emrah; Yaşar Rauf Fırat, *Uluslararası Denizcilik Örgütünün Kükürt Tavanı Uygulaması ve Türkiye Akaryakıt Piyasalarına Etkileri (1)*, Uzman Gözüyle Enerji, 2018, S.10

Çetingil Ergon, "*Taşıtan ve Yükletenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları İle Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında"*, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Vecdi Aral'a Armağan Sayısı, 2001

Demirçivi Mineliler Zeynep, "*Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk"*, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2007, c.9, Özel Sayı

Doğanay Hayati - Coşkun Ogün, Enerji Kaynakları, 3. Baskı, Ankara, Pegem Akademi, 2017

Duclos Justin, Liability For Losses Caused by Inherently Dangerous Goods By Sea, U.S.F. Maritime Law Journal, 2007-2008, c.20, S.1

Durak Onur Sabri, *Comite Maritime International 40. Konferansından İzlenimler*, İstanbul

Emanet Hakan, "*Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Karşılaştırmalı Analizi"*, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, c.9, S.1, 2016

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı(ETKB)-Strateji Geliştirme Başkanlığı(SGB), Dünya ve Türkiye Enerji ve Tabii Kaynaklar Görünümü(1 Ocak 2017 İtibarıyla), Ankara, 2017

Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2012

Erensoy Macit, Türkiye'de Deniz Yoluyla LNG Taşımacılığının Analizi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008

Eriş Gönen, Açıklamalı İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu 4. Cilt, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2010

Erkayman Burak, Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi, İstanbul, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi

Fulser Buket, Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2015

Güner Özbek Meltem Deniz, The Carriage Of Dangerous Goods By Sea, Springer, Verlag Berlin Heidelberg, 2008

Güner Özbek Meltem Deniz, "*Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Hava Yoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı"*, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S.123, 2016

Göktepe Hülya, "*Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat"*, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara, 2009, s.382

Gürses Özlem, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM CODE) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, Arıkan Yayıncılık, İstanbul, 2005

Ilgın Çelik Canan Özlem, "*Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk"*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2008, S.14

International Energy Agency, Key World Energy Statistics

Karabağ Bulut Nil, Üçüncü Kişiyi Koruyucu Etkili Sözleşme, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2009

Kaya Arslan, Makalelerim 1, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2012

Kaya Arslan, "*Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme(CMR)'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları(2)"*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 1998, c.56, S.1-4

Kender Rayegan; Çetingil Ergon; Yazıcıoğlu Emine; Deniz Ticareti Hukuku, 12 Levha Yayıncılık, 2014

Kendigelen Abuzer – Aydın Alihan, "*Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma(CMR): Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi"*, Prof Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, Beta Basımevi, İstanbul, 2002, c.1, ss.495-525

Kılıçoğlu Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Turhan Yayıncılık, Ankara, 2009

Kıran Süleyman, Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıması, Ankara, Adalet Yayınevi, 2015

Koç Erdem- Şenel Mahmut Can, "*Dünyada ve Türkiye'de Enerji Durumu-Genel Değerlendirme"*, Mühendis ve Makina Dergisi, c. 54, S.639

Kutur Nihan, Navlun Sözleşmelerinde Yüklemede ve Boşaltmada Bekleme Süresi, Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2010

Kuyucu Gülfer, Rotterdam Kurallarında Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010

Külekçi Özlem Candan, "*Yenilenebilir Enerji Kaynakları Arasında Jeotermal Enerjinin Yeri ve Türkiye Açısından Önemi"*, Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi, c.1, S.2, 2009

Özdemir Turkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku(Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006

Öğüz Zehra Şeker, "*Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi"*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, c.61, S.1-2

Pamuk Nihal, Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2011

Reisoğlu Safa, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yirmi üçüncü Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2012

Seven Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2003

Sözer Bülent, "*Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi"*, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c.3, S.1, 2006

Sözer Bülent, Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukuk'ta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2009

Sözer Bülent, Deniz Ticareti Hukuku Cilt 1, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2017

Sözer Bülent, "*Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları"*, Batider, c.9, S.2, 1977

Süzel Cüneyt, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, 12 Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014

Şahin Yüksel, Deniz Taşımacılığında La Haye, La Haye/Visby Kuralları ile Hamburg Kurallarının Karşılaştırılması, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999

Tekinay Selahattin Sulhi - Akman Sermet - Burcuoğlu Haluk - Altop Atilla, Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993

Topsoy Fevzi, "*Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri"*, Ankara Barosu Dergisi, 2014, S.2

TÜBİTAK, Vizyon 2023: Bilim ve Teknoloji Stratejileri Projesi, Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Ankara, 2003

Türken Şafak, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Teslimden Doğan Sorumluluğu, Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2018

Uğurlu Örgen, Türkiye'de Çevresel Güvenlik Bağlamında Sürdürülebilir Enerji Politikaları, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017-Karayolu

Ulutaş Arda, "*Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü(OTIF)"*, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, S.31

Üstündağ Bahar, "*Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi"*, Fikret Eren'e Armağan Kitabı, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2006

Milli Eğitim Bakanlığı, Aile ve Tüketici Hizmetleri, Yenilenebilir Enerji Kaynakları 1, Ankara, 2011

Milli Eğitim Bakanlığı, Aile ve Tüketici Hizmetleri, Yenilenebilir Enerji Kaynakları 2, Ankara, 2011

Milli Eğitim Bakanlığı(MEB), Ulaştırma Hizmetleri, Denizyolu Taşımacılığı, Ankara, 2011

Milli Eğitim Bakanlığı(MEB), Ulaştırma Hizmetleri, Demir Yolu Taşımacılığı, Ankara, 2011

Milli Eğitim Bakanlığı(MEB), Ulaştırma Hizmetleri, Havayolu Taşımacılığı, Ankara, 2011

Milli Eğitim Bakanlığı(MEB), Ulaştırma Hizmetleri, Kara Yolu Taşımacılığı, Ankara, 2011

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 17.02.2016 tarihli ve 2015/15089 E. 2016/1656 K.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin, 25.02.2015 tarihli ve 2014/17455 E. 2015/2566 K.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin, 11.02.2015 tarihli ve 2014/16522 E. 2015/1706 K.

Yetiş Şamlı Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 12 Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013

Yetiş Şamlı Kübra, "*Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik"*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 121, Sayı 2, 2013

İnternet Kaynakları

http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol

http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz

http://www.enerji.gov.tr/File /?path=ROOT%2f1%2fDocuments%2fSayfalar%2fK%C3%B6m%C3 %BCr+N e dir-.pdf

http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Nukleer-Enerji

http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Hidrolik

http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Enerji-Diplomasisi

http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol-Boru-Hatlari

http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri

http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/e4b907f8f006296.pdf

http://www.utikad.org.tr/db/files/TUBITAK%20Ulastirma%20ve%20Turizm%20Paneli.pdf

http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html

http://www.unece.org/trans/about_us.html

http://www.mfa.gov.tr/guneydogu-avrupa-isbirligi-girisimi-_seci_.tr.mfa

http://www.mfa.gov.tr/ulastirma-bakanlari-avrupa-konferansi-_ubak__-cok-tarafli-kota-sisteminin-reformu-ve-ulastirmacilarimiza-tahsis-edilen-ubak-belgelerinin-sayisinda-artisa-gidilmesini-teminen-ulkemizce-yapilan-calismalar-.tr.mfa

http://und.org.tr/tr/5600/uluslararasi-karayolu-tasimaciligi-birligi-iru-nedir

https://fiata.com/about-fiata.html

https://fiata.com/about-fiata/objectives.html

http://www.und.web.tr/upload/cmr.pdf

https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html

https://uic.org/1922-UIC-a-long-life-organisation

https://uic.org/about#UIC-s-mission

http://www.cer.be/timeline

http://www.cer.be/about-us/cer-membership

http://www.cer.be/who-we-are

https://otif.org/en/?page_id=138

http://comitemaritime.org/about-us/

http://akademi1.itu.edu.tr/duraks/Blog/Gonderi/134

http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx

http://imo.udhb.gov.tr

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html

http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solasKod.aspx

https://www.iata.org/about/Pages/history.aspx

https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx

https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/technical-instructions.aspx

www.icao.int/anb/fls/dangerousgoods

https://www.iata.org/publications/dgr/Pages/index.aspx

https://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx?All=true

https://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev20/20files_e.html

http://www.normenerji.com.tr/menu_detay.asp?id=7805

https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Bakanlik-Haberleri/Turk-Uretimi-Yuzen-Santraller-Ugurlandi

https://www.enerjiportali.com/belcika-turk-sirketinden-destek-talebinde-bulundu/

http://www.undsigorta.com/246/cmr-konvansiyonu-hakkinda-bilgiler