



T.C.

TOROS ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI

**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI**

**CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR
PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR
İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME:MERSİN İLİ ÖRNEĞİ**

Kübra ARDIÇ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZİRAN 2020



T.C.

TOROS ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI

**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI**

**CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR
PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR
İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME:MERSİN İLİ ÖRNEĞİ**

Kübra ARDIÇ

Doç. Dr. Tunay KÖKSAL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZİRAN 2020

YÜKSEK LİSANS TEZİ KABUL ve ONAY SAYFASI

Kübra ARDIÇ tarafından hazırlanan “*CMR Konvansiyonuna Göre Taşımacılık Yapan Sektör Profesyonellerinin Algısı ve Karşılaşılan Sorunlar İle İlgili Değerlendirme: Mersin İli Örneği*” başlıklı bu çalışma 03/06/2020 tarihinde yapılan savunma sınavı sonunda oybirliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı’nda yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Jüri Başkanı
Prof. Dr. Köksal HAZIR



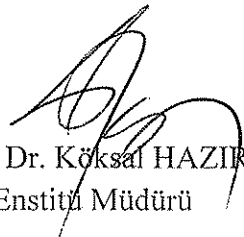
Jüri Üyesi
Dr. Öğr. Üyesi Caner ATIŞ
(Mersin Üniversitesi)



Jüri Üyesi
Doç. Dr. Tunay KÖKSAL
(Danışman)

Savunma Sınav Jürisi Tarafından Tezin İmzalı Nüshasının Teslim Tarihi : 01.07.2020

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.



Prof. Dr. Köksal HAZIR
Enstitü Müdürü

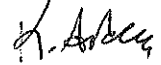
ETİK BEYAN

Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışma da;

- Sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
 - Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
 - Yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
 - Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
 - Sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,
- bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

03 /06/2020

Kübra ARDIÇ



CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME:MERSİN İLİ ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Kübra ARDIÇ

TOROS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

2020

ÖZET

Uluslararası taşımalara ilişkin anlaşmazlıklar taşımaların gerçekleştiği ortamlara göre farklı uluslararası anlaşmalar ile belirli ilkelere bağlanmıştır. Karayolu aracılığı ile gerçekleştirilen yük taşımaları, konu ile ilgili bazı hukuk kurallarının bütünleştirilmesi için 19 Mayıs 1956 yılında imzalanan Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route (CMR) ile gerçekleştirilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti açısından yıllardır süren taraf seçimi ya da milletlerarası özel hukuk ve usul hukuku hakkında kanun bağlamında uygulanan CMR, Türkiye tarafından kabul edilmesi ile birlikte 1995 yılı itibariyle iç hukuk kuralı olarak uygulanmaktadır.

Bu çalışmada CMR genel olarak ele alınmış olup, CMR'ye göre taşıyıcının sorumlulukları incelenmiş, sektör profesyonellerinin algısı ve karşılaşılan sorunlar ile ilgili değerlendirmeler yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Taşımacılık, Karayolu Taşımacılığı, CMR, Taşıyıcının Sorumluluğu

**EVALUATION ON THE PERCEPTION OF SECTOR
PROFESSIONALS AND PROBLEMS PROVIDED BY CMR
CONVENTION: THE MERSİN CASE**

(M. Sc.Thesis)

Kübra ARDIÇ

**TOROS UNIVERSITY
GRADUATE EDUCATION INSTITUTE
2020**

ABSTRACT

Disputes related to international transports are linked to certain principles with different international agreements depending on the environments in which transports take place. The freight transportations carried out by road were carried out with the Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route(CMR), signed on May 19, 1956, to integrate some legal rules on the subject. Republic of Turkey in terms of decades of party choice or private international law and procedure applicable law in respect for law, CMR, as of 1995, with the adoption by Turkey is implemented as domestic law.

In this study, CMR is also discussed in general. According to CMR, the responsibilities of the carrier are examined, sectoral perceptions and evaluations about the problems encountered are mentioned.

Keywords:Transportation, In Road Transports, CMR, Liability Of The Carrier

TEŐEKKÖR

Çalıőmalarım boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren, kıymetli tecrübelerinden faydalandığım değerli hocam ve tez danışmanım Doç. Dr. Tunay KÖKSAL'a ve yönlendirmelerinden dolayı Prof. Dr. Köksal HAZIR'a ayrıca manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan çok değerli aileme ve niőanlıma teőekkörü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	xi
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xii
KISALTMALAR.....	xii
GİRİŞ.....	1
> Araştırma Probleminin Tanımı.....	1
> Araştırmanın Amacı.....	2
> Araştırmanın Önemi.....	3
> Araştırmanın Yöntemi.....	3
> Araştırmanın Kısıtları.....	4
> Tanımlar.....	4

BİRİNCİ BÖLÜM

EŞYALARIN KARAYOLU İLE ULUSLARARASI TAŞINMASINA İLİŞKİN KONVANSİYON (CMR)

1. EŞYALARIN KARAYOLU İLE ULUSLARARASI TAŞINMASINA İLİŞKİ KONVANSİYON (CMR).....	6
1.1. CMR Kapsamı ve İçeriği.....	6
1.2. Türk Hukukunda CMR.....	10
1.3. CMR'nin Uygulama Alanları.....	13
1.3.1. Taşıma belgeleri	15

1.3.2. Taşıma sözleşmeleri	16
1.3.3. Eşya taşınması	17
1.3.4. Taşıma sözleşmesinden doğan borç ilişkisi – taşımanın ücret karşılığında olması.....	18
1.3.5. Taşımanın karayoluyla yapılması	19
1.3.6. Taraflardan en az bir tanesinin CMR'ye taraf ülke olması	20

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU İLE YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

2. KARAYOLU İLE YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU.....	27
2.1. Taşıyıcının Sorumluluğu	27
2.1.1. Sorumluluğun kapsamı	27
2.1.2. Sorumluluğun niteliği.....	28
2.1.3. Taşıyıcının sorumluluk süresinin başlaması ve sone ermesi.....	31
2.2. Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu.....	39
2.2.1. Eşyanın ziya halinde taşıyıcının sorumluluğu.....	39
2.2.2. Eşyanın hasar halinde taşıyıcının sorumluluğu	43
2.2.3. Ziya ve hasarın birlikte oluşması halinde taşıyıcının sorumluluğu.....	44
2.3. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulma	45
2.3.1. Taşıma süresinin aşılması	46
2.3.2. Zarar.....	48

2.3.3. Nedensellik	49
2.4. Yardımcı Şahısların ve Fiili Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan	
Sorumluluk	50
2.4.1. Yardımcı kişiler.....	50
2.4.2. Fiili taşıyıcılar	52
2.4.3. Sorumluluk için genel şartlar	53
2.5. Genel Olarak CMR Sigortası	55

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI

3. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI.....	58
3.1. Tazminat Borcu	58
3.1.1. Eşyanın ziya ve hasara uğraması halinde tazminatın hesaplanması ve üst sınırı.....	60
3.1.2. Gecikmeden dolayı ödenecek tazminat.....	61
3.2. Kurtulma Durumları	63
3.2.1. Genel sebepler	63
3.2.1.1. Talep hakkı sahibinin kusuru.....	63
3.2.1.2. Talep hakkı sahibinin talimatı.....	64
3.2.1.3. Taşınan eşyanın kusuru.....	64
3.2.1.4. Taşıyıcının engelleyemeyeceği olay	65
3.2.2. Özel sebepler.....	65
3.3. Talep ve Dava Haklarının Kullanılması	70

3.4. Yetkili Mahkeme	71
3.5. Talep ve Dava Haklarının Düşmesi	71
3.6. Zamanaşımı	72
3.7. Tahkim	72

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA

4. CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA.....	74
4.1. Araştırma Analizi ve Bulgular.....	75
4.2. Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	82

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	83
KAYNAKÇA.....	86
EKLER	93
Ek-1 Tezde Kullanılan Anket	93
Ek-2 CMR Konvansiyonu.....	94
ÖZGEÇMİŞ.....	108

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.1. Ölçekte yer alan maddelere katılımcıların verdiği yanıtların sayı ve oranları.....	75
Çizelge 4.2. Ölçekte yer alan her bir maddeye verilen yanıtlara ait tanımlayıcı istatistik değerleri.....	76
Çizelge 4.3. Ölçekte yer alan on maddeye ait güvenilirlik katsayısı.....	76

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 4.1. CMR uygulamaları bizim için önemlidir	77
Şekil 4.2. CMR taşımacılığında memnunuz.....	77
Şekil 4.3. Taşıyıcı olarak sorumluluklarımızın bilincindeyiz	78
Şekil 4.4. Taşımada taşınan eşyanın ziyaından kaynaklı sorunların çıkma derecesi	78
Şekil 4.5. Taşımada taşınan eşyanın hasarından kaynaklı sorunların çıkma derecesi.....	79
Şekil 4.6. Taşımada gecikme kaynaklı sorunların çıkma derecesi	79
Şekil 4.7. Taşımada yardımcı şahısların eylemlerinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi	80
Şekil 4.8. Taşımada taşınan eşyanın doğal niteliğinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi	80
Şekil 4.9. CMR’de taşıyıcı olarak yaşadığımız genel sorunların derecesi	81
Şekil 4.10. Taşıyıcı olarak sorunların çıkmaması veya en aza indirilmesi için gerekli önlemleri alıyoruz.....	81

KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklama
BK	Borçlar Kanunu
CMR	Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route(Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon)
CIM	Rail Consignment Note(Demiryolu Hamule Senedi)
f.	Fıkra
m.	Madde
MÖHUK	Milletlerarası Özel Hukuk ve Ulus Hukuku Hakkında Kanun
TTK	Türk Ticaret Kanunu
Y-TTK	Yeni Türk Ticaret Kanunu

GİRİŞ

Uluslararası ticaretin gelişmesiyle birlikte karayolu ile yapılan taşımalar artmıştır. Taşınan yük hasara, ziya ve/veya gecikmeye uğrayabilmektedir. Taşımanın gerçekleştiği ülkeler arasında hukuk farklılıkları olmasından dolayı bu gibi sorunların çözümü sebebiyle ülkeler arası ortak hukuk düzenlemelerinin oluşturulması gerekli hale gelmiştir.

Ülkeler arası bu hukuk farklılıklarını ortadan kaldırmak amacıyla 1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu' nca karayolu ile uluslararası eşya taşınmasına ilişkin bir anlaşma olan "Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route"(CMR) hazırlanmış ve yeknesak kurallar ortaya konulmuştur. Bu anlaşma 2 Temmuz 1961 yılında yürürlüğe girmiştir.

Türkiye ise 31 Ekim 1995 yılı itibariyle CMR sözleşmesine taraf ülke haline gelmiştir. Sözleşmenin Türkçe karşılığı "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi" olarak ifade edilmiştir.

CMR sözleşmesinin en önemli amacı, taşımacının sorumluluklarına yönelik ortak tek tip bir düzenlemenin meydana getirilmesidir.

➤ Araştırma Probleminin Tanımı

Uluslararası alanda yapılan taşımacılıkta en fazla kullanılan yollardan biri karayoludur. Bu yolla gerçekleştirilen yük taşıma anlaşmaları genel olarak, taşınan eşyaların hasara uğraması ve gerekli süre içerisinde eşyanın teslim edilmesinden kaynaklı anlaşmazlıklara sebep olmaktadır. Bunların önlenmesi ve uluslararası taşımalarda karayoluyla özel hukuk ilkelerinin birleştirilmesine yönelik CMR anlaşması gerçekleştirilmiştir.

Araştırmamızda CMR kapsam ve içeriği, CMR' nin uygulama alanları, karayolu taşımacılığında CMR' ye göre taşıyıcının sorumlulukları ve taşıyıcının sorumluluklarının hukuki sınırı ele alınmıştır.

Taşıyıcının eşyanın ziya, hasar ve gecikmeden dolayı temel olmak üzere sorumlulukları vardır. Bu sorumlulukları yerine getiremediği takdirde uygulanacak durumlar, ödenecek tazminatlar araştırmamızda incelenmiştir.

Bu çalışmada, literatür taraması sonucunda elde edilmiş olan bilgiler neticesinde CMR Konvansiyonu'na göre taşımacılık yapan sektör profesyonelleriyle yapılan anket uygulaması ile;

- CMR uygulamalarına verdiği önem,
- CMR taşımacılığı memnuniyetleri,
- Taşıyıcı olarak sorumluluk bilinci,
- Taşıyıcı olarak karşılaşılan sorunlar,
- Sorunların çıkmaması veya en aza indirilmesi için alınan önlemlerin düzeyleri tespit edilmeye çalışılmıştır.

Yapılan bu anket uygulaması analizleri ve sonuçları uygulama bölümü olan dördüncü bölümde incelenmiştir.

➤ Araştırmanın Amacı

Karayolunda uluslararası eşya taşınmasında CMR' ye göre taşıyıcının sorumlulukları ve sorumluluklarının hukuki sınırı literatüre dayalı olarak incelenmiştir.

Araştırmamızın amacı Mersin ilinde CMR taşıyıcılığı yapan sektör profesyonelleri ile yaptığımız anket çalışması sonucunda sektörde CMR taşıyıcılığı yapan profesyonellerin CMR algısı, sorumluluk bilinci ve taşıyıcının sorumluluklarına yönelik sorunların çıkma derecesi değerlendirmelerini tespit etmektir.

Araştırmamızda aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır:

- CMR uygulamaları ne derece önem arz ediyor?
- CMR taşımacılığında memnun musunuz?
- Taşıyıcı olarak sorumluluklarınızın bilincinde misiniz?

- Taşımada taşınan eşyanın ziyandan kaynaklı sorunlarla ne derecede karşılaşıyorsunuz?
- Taşımada taşınan eşyanın hasarından kaynaklı sorunlarla ne derecede karşılaşıyorsunuz?
- Taşımada gecikme kaynaklı sorunlarla ne derecede karşılaşıyorsunuz?
- Taşımada yardımcı şahısların eylemlerinden kaynaklı sorunlarla ne derecede karşılaşıyorsunuz?
- Taşımada taşınan eşyanın doğal niteliğinden kaynaklı sorunlarla ne derecede karşılaşıyorsunuz?
- CMR’de taşıyıcı olarak yaşadığımız genel sorunlar ne derecede?
- Taşıyıcı olarak sorunların çıkmaması veya en aza indirilmesi için gerekli önlemleri alıyor musunuz?

➤ Araştırmanın Önemi

Karayoluyla uluslararası eşya taşınmasına ilişkin bir konvansiyon olan CMR Konvansiyonu detaylı olarak ele alınmıştır. Bu sözleşmeye göre taşıyıcının sorumluluklarının belirlenmesi ve sorumluluk hükümlerinin uygulanması durumları araştırmamızda incelenmiştir.

Taşıyıcının taşınan eşyanın ziya, hasar ve gecikme temel olmak üzere sorumlulukları bulunmaktadır. Eşyanın ziya ve/veya hasara uğraması ya da taşımada gecikme yaşanması ve bundan dolayı bir zararın oluşması gibi durumlarda taşıyıcının sorumluluğuna gidilmektedir.

Araştırmamızda Mersin ilinde CMR taşıyıcılığı yapan sektör profesyonellerinin CMR algısı, sorumluluk bilinci ve taşıyıcının sorumluluklarına yönelik sorunların çıkma derecesi anket çalışması ile ölçülmüştür ve Mersin ili örneğidir. Çalışmamızın uygulama bölümünün başka bir örneği literatürde bulunmamaktadır.

➤ Araştırmanın Yöntemi

CMR Konvansiyonu kapsam ve içeriği, CMR’nin uygulama alanları, CMR Konvansiyonu’ na göre taşıyıcının sorumlulukları ve bu sorumluluklarının sınırı literatüre dayalı olarak incelenmiştir.

Araştırmanın birinci bölümünde CMR kapsam ve içeriği, Türk Hukukunda CMR' nin yeri ve CMR' nin uygulama alanları ele alınmıştır. İkinci bölümde ise taşıyıcının sorumlulukları detaylı bir şekilde anlatılmış ve CMR sigortasına yer verilmiştir. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırı ise üçüncü bölümde incelenmiştir. CMR taşımacılığı yapan profesyonellerle anket çalışması uygulaması, anket analizleri ve analizlerin sonucunda değerlendirmeler dördüncü bölümde ele alınmıştır. Araştırmamızın incelemelerinin sonucu beşinci bölüm olan sonuç ve değerlendirme kısmında değerlendirilmiştir.

Dördüncü bölümde ele aldığımız anket çalışmamızın soruları CMR Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluklarına yönelik düzenlemeler esas alınarak hazırlanmıştır. Taşıyıcının sorumluluklarına yönelik sorunlarla karşılaşılma derecesi, taşıyıcının sorumluluk bilinci, CMR algısı, CMR memnuniyetlerini kapsayan anket sorularına aranan cevaplarda 5'li Likert ölçeği kullanılmıştır. Sorularda 'hiç', 'az', 'orta', 'yüksek' ve 'çok yüksek' şeklinde 5 aralık belirlenmiştir. Deneklere 10 adet soru sorulmuştur.

Mersin ilinde oda kaydı bulunan ve CMR taşıyıcılığı yaptığı öğrenilebilen 126 tane CMR'ye göre taşımacılık yapan firma bulunmaktadır. CMR Konvansiyonu'na göre taşımacılık yapan 25 sektör profesyoneli firma ile anket çalışması yapılmıştır. Her firmadan konu ile ilgili 1 yetkili kişi anketimize katılmıştır. Bu kişiler tesadüfi olarak seçilmiştir. Deneklere demografik sorular sorulmamıştır. Bilgilerin elde edileceği işletmelerin belirlenmesinde kolayda örnekleme metodundan yararlanılmıştır. Verilerin bir kısmı görüşme ile bir kısmı e-posta yöntemi ile toplanmıştır.

Anket çalışmamızın güvenilirlik analizi yapılmıştır. Standart sapması değerlendirilmiştir. Basit ortalaması alınmıştır.

➤ Araştırmanın Kısıtları

Araştırmamızda zaman, ulaşım ve maddi kısıtlardan dolayı Mersin ilinde CMR taşıyıcılığı yapan 25 firma ile anket çalışması yapılmıştır.

➤ **Tanımlar**

Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route (CMR) Konvansiyonu karayolu ile uluslararası eşya taşınmasına ilişkin sözleşmedir.

Taşıma sözleşmelerinde taşımacılar ise belirli bir ücret karşılığı eşya ya da yolcu taşıma işlemi yapan kimselerdir.

BİRİNCİ BÖLÜM

EŞYALARIN KARAYOLU İLE ULUSLARARASI TAŞINMASINA İLİŞKİN KONVANSİYON (CMR)

1. EŞYALARIN KARAYOLU İLE ULUSLARARASI TAŞINMASINA İLİŞKİN KONVANSİYON (CMR)

CMR kapsam ve içeriği, CMR' nin Türk Hukukundaki yeri ve CMR uygulama alanları bu bölüm içerisinde değerlendirilmiştir.

1.1. CMR Kapsamı ve İçeriği

Uluslararası alanda gerçekleştirilen taşıma işlemlerinin düzenlenmesinde ilk olarak 14 Ekim 1890 yılında Bern'de imzalanmış olan demiryolu aracılığıyla uluslararası eşya taşımalarına ilişkin sözleşme imzalanmıştır. Daha sonra 25 Ağustos 1924'te, uluslararası alanda yapılacak deniz taşımacılığına ilişkin konşimento kurallarının birleştirilmesi için Konşimentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (BrükselMS) imzalanmıştır. Bundan sonra ise uluslararası hava taşımacılığına yönelik 1929 yılında imzalanan Varşova MS anlaşması bulunmaktadır (Gençtürk, 2006: 4).

Bu çalışmanın konusunu karayolu aracılığıyla gerçekleştirilen uluslararası eşya taşımaları, CMR anlaşmaları ve taşıyıcının sorumlulukları ve bu sorumluluğun sınırı oluşturmaktadır. 1948 tarihinde Avrupa'dan sorumlu Birleşmiş Milletler Komisyonu olan UNECE öncülüğünde karayoluyla taşımacılığın uluslararası alanda değerlendirilerek ortak bir düzenlemeye bağlanması için Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Odası ve Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği ortak girişimleri ile çalışma grupları meydana getirilmiştir. Burada öncelikle bir tasarı hazırlanmış 1953 tarihinde bu tasarı üzerinde anlaşmalar yapılmış olup, tam hali 19 Mayıs 1956 yılında taraflar tarafından imzalanmıştır. Bu anlaşmanın 43. maddesinin 1. fıkrasına göre beş devletin imzalamış olduğu belgeleri Birleşmiş Milletler genel sekreterliğine ulaştırılması tarihi olan 2 Temmuz 1961 itibariyle uygulamaya konulmuştur (Yeşilova, 2004: 2).

Bu anlaşmada 5 Temmuz 1978 tarihinde hazırlanan bir protokol ile bazı değişiklikler yapılmıştır. Türkiye ise 7 Aralık 1993 yılında çıkarmış olduğu 3939 sayılı kanun çerçevesinde bu anlaşmaya dahil olmuştur ve ilgili sözleşmenin madde 42 fıkra 5 kapsamında katılım belgeleri Birleşmiş Milletler'e gönderilmiştir. Bu sayede 31 Ekim 1995 yılı itibarıyla bu konvansiyona taraf ülke olmuştur. Sözleşmenin Türkçe karşılığı "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi" olarak ifade edilmiş olup, sözleşmenin çevirisi resmi olarak yapılmamış olup, metne yakın bir şekilde serbest çeviri yapılmıştır. Bu nedenle çeviride hatalar bulunmaktadır (Muktedir, 2010: 63).

CMR sözleşmesi Türkiye Cumhuriyeti'nde 1995 tarihi itibarıyla bağlayıcı hale gelmiş olmasına rağmen bu tarihten önceki birçok kararda da CMR sözleşme hükümlerinin uygulandığı görülmektedir. CMR sözleşmesine göre anlaşmaya taraf olan ülkelerin, konu ile ilgili davalarda taraf olmaları halinde bu prensiplerin uygulanması gerekmekte olup, nitekim 1995 tarihinden önceki kararlar içinde bu hükümler uygulanmıştır (Karan, 2001: 129).

CMR Anlaşmasının ilk maddesine göre anlaşmada maliyet karşılığında gerçekleştirilen taşıma işlemlerinin karadan gerçekleştirildiği, taşıma işleminin CMR anlaşmasına taraf olan en az iki ülke arasında sağlandığı sözleşmeler için geçerlidir. Bu anlaşmanın kapsamı dışında yer alan konteynerler bir taşıma aracı olarak görünmemektedirler (CMR m.1).

Sözleşmenin 2. maddesi uyarınca karma taşıma işlemleri için önemli bazı düzenlemeler getirmiştir. Bu düzenlemelere göre eşyanın taşındığı araçla birlikte taşınması ve bununla birlikte taşıma işleminin farklı ulaşım yolları kullanılarak devam ettirilmesi durumlarında yine CMR sözleşmelerine uyulacaktır (CMR m.2).

Bu düzenleme sayesinde taşınan eşyaların herhangi bir zarara uğraması durumunda taşıma işleminde yalnızca bir kişinin sorumlu olması, sözleşmeye taraf olan taşıyıcı bu zarardan sorumlu tutmak için, ayrıca eşyanın göndericisi ya da alıcısını taşımanın hangi aşamasında zarara uğradığının tespit edilmesine ilişkin uğraştan kurtarmaktır. Eşyaların zarar gördüğü kısımlar yalnızca bir ülke içerisinde ise ilgili ülkenin hukukuna göre, birden fazla ülke içerisinde gerçekleşen bir zarar söz konusuysa ve diğer şartlar da mevcut ise burada uluslararası sözleşme hükümleri uygulanmaktadır. Şayet bu şekilde bir düzenleme bulunmamakta ise sonuç itibarıyla CMR sözleşmeleri uygulamaya konulmaktadır. Bu sözleşmeye göre ise farklı

uluslararası sınırlar içerisindeki karma taşımalardaki taşıyıcı, mevcut zararı hangi aşamalarda ve nasıl meydana geldiğine bakılmaksızın taşıma işleminin tamamından sorumlu tutulmaktadır (Can, 2005: 41).

CMR anlaşma hükümlerinin uygulanabilmesi için tarafların bu sözleşmeyi kabul etmeleri gerekmektedir. Bununla birlikte taşıma işlemlerinin bedel karşılığında gerçekleştirilmesi, taşımanın karayolu kullanılarak sağlanması, taşıma işleminin belirli vasıtalarla sağlanması, taşıyıcının eşyaları aldığı ya da ulaştıracağı adreslerden en azından bir tanesinin CMR sözleşmelerini kabul etmiş olması, taşımanın konusunun ise eşya olması gerekli görülmektedir. Taşıma işlemlerinde ücret karşılığında olmaması durumlarında, bu durumun açık bir şekilde önceden belirtilmiş olması gerekmektedir. Burada ücret yalnızca para olarak değil, para karşılığı olabilen herhangi bir menfaatin bulunması yeterli görülmektedir. Burada önemli olan durum taşıma işlemi ile sağlanan menfaatin birbirine denk olup olmadığıdır.

Taşıma işlemlerinin karayolu aracılığıyla uluslararası alanda yapılması, mevcut duruma göre değil sözleşmelere göre belirlenmektedir. Eşyaların CMR sözleşmesine taraf olan ülkeler arasında taşınmasına karar verilmiş fakat davalara konu olan olaylar, taşıma işleminin başladığı ülke sınırlarında meydana gelse dahi olaylarda CMR sözleşme hükümleri uygulanmaktadır (Gençtürk, 2006: 54). Bu durumun tersi düşünüldüğünde aynı ülke sınırları kapsamında yapılan sözleşmelerde taşıyıcı farklı ülke sınırlarına geçmesi ile birlikte bir olaya konu olmuş ise, olayın gerçekleştiği yer CMR sözleşmesi ve taraf olsa dahi bu sözleşmenin hükümleri uygulanmamaktadır. Bu nedenle önemli olan husus tarafların başlangıçta hazırlamış oldukları taşıma sözleşmelerinde gerçekleştirdikleri sözleşme hükümleridir.

CMR maddi hukuka ilişkin düzenlemeler getiren ve istisnalar haricinde, usul hukukuna yer vermeyen bir konvansiyondur. CMR m. 16 f. 5 uyarınca, taşıma konusu eşyanın satılması durumunda, satışın gerçekleşeceği yer hukuku kurallarına uygun yapılması gerektiği belirtilmektedir. Yine CMR m. 20 f. 4' te malın bulunduğu yer hukukunun uygulanması yönünde düzenlemeye yer verilmiştir. CMR m. 32 gereğince yargılamayı yapan yer hukukuna göre kasıt ve ağır kusurun takdirinin mahkemece tayin ve tespit edilmesi gerektiği ve zaman aşımının durma ve kesilme sebeplerinin de usule ilişkin olduğu kabul edilmiştir. CMR hükümleri içinde belirtilen istisnalar dışındaki hükümler emredici olarak öngörülmüş ve sözleşmenin taraflarının CMR hükümlerini dışlamak suretiyle hukuk seçimi yapamayacakları

belirtilmiştir. Konvansiyon hükümlerini ihlal edici sözleşme düzenlemeleri geçersiz sayılacaktır (Kaya, 1998: 33).

CMR m. 2 f. 1'e göre İngiltere'nin özel konumu dikkate alınarak, yolculuğun bir kısmında eşyanın yüklü olduğu araç denizyolu, demiryolu, havayolu veya iç su yolu kullanılarak taşınırsa, eşyanın boşaltılmaması koşulu ile, CMR hükümlerinin taşımanın tümüne uygulanacağına yer verilmiştir (Karan, 2011: 35).

CMR m. 2 f. 1 hükmünde eşyanın, yüklü olduğu araçtan çıkartılmadan, araçla birlikte deniz veya hava yolu ile taşınmış olması halinde yine CMR hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. Ancak aynı madde, f. 2. de taşımacı ziya, hasar ve gecikmenin kendi fiil veya ihmalden değil de diğer tür araçla yapılan taşıma sırasında ve bu taşıma nedeni ile meydana geldiğini ispat etmesi halinde, o taşıma türünü düzenleyen hükümlere göre sorumlu olabilme imkânı tanımaktadır (Kender, 2001: 20). Taşıma türünü düzenleyen emredici bir düzenlemenin olmaması halinde, taşıyıcı yine CMR hükümlerine göre sorumlu olacaktır (Karan, 2011: 43).

Eşyaların araçtan boşaltılarak farklı ulaşım araçlarına yüklenmesi ile gerçekleştirilen taşıma işlemi CMR sözleşme maddelerinin dışında yer almaktadır. Taşıma sırasında eşyaların aktarmaya uğramadan yalnızca karayoluyla devam ettirilmesi ve benzer şekilde tren yolu gibi farklı taşıma aracı içerisinde ise CMR sözleşme maddeleri bunun için geçerlidir. CMR sözleşmesi m.2 f.1 de belirtilen malların taşıt içerisinde nakli ifadesi bu durumu açık olarak ortaya koymaktadır (CMR m.2 f.1).

Taşıma operatörü, taşıma sözleşmesinin aksine ve gönderenin onayı olmaksızın eşyayı karayolu taşıma aracından gemi veya trene boşaltırsa, bu durumda taşıma sözleşmesine aykırılık söz konusu olduğundan yine CMR hükümleri uygulanır. Söz konusu bu değişiklik gönderenin iradesi doğrultusunda yapılması halinde ise taşımanın şeklinin değiştiği kabul edilir. Konteyner taşıma aracı sayılmadığından, konteynerin taşımayı yapan araçtan alınarak, başka bir araca yüklenmesi de eşyanın boşaltılması anlamına geleceğinden yine CMR m. 2 f. 1 kapsamı dışında kalacaktır.

1.2. Türk Hukukunda CMR

Ülkenin ekonomik ve ticari gereksinimlerinin karşılanması ve yeni bir kanun taslağının hazırlanması amacıyla 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu kapsamında 1999 yılında bir komisyon kurulması kararlaştırılmıştır. Oluşturulan komisyon 10 Şubat 2000 tarihinde yapmış olduğu ilk toplantıda, çalışmaların sürdürülebilmesi için alt komisyonların oluşturulmasına ilişkin kararlar almış ve hazırlanması planlanan her kitap için farklı komisyonlar meydana getirilmiştir. Nihayetinde 13 Ocak 2011'de kanun tasarısı mecliste onaylanmıştır. 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlük tarihi ise 1 Temmuz 2012 şeklinde kararlaştırılmıştır (6102 sayılı Y-TTK).

Taşıma ile ilgili hukuksal ifadeler Türk Ticaret Kanunu kitaplarında taşıma işleri ve taşıma senedi başlıkları içerisinde bulunmakta ve aynı zamanda kıymetli evraklar içerisinde kabul edilmektedir. Bunlara ilişkin ifadeler İsviçre Borçlar Kanunu ile birlikte bir takım yabancı kaynaklara dayanılarak hazırlanmıştır. Taşıma belgelerine yönelik maddeler Fransız-Fas Hukuku'ndan elde edilmiş olup 1926 yılındaki eski Ticaret Kanunu'nun 890. maddesi ve sonrasındaki maddelerde yer almaktadır (Kaya, 1998: 44).

Taşımaya ilişkin metinler 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma işleri başlığı içerisinde, 4. kitapta ele alınmıştır. Bu kitaba göre 850 ve 855 maddeleri arasında yer alan genel hükümler, 856 ve 893 maddeleri arasında yer alan eşya taşıma hükümleri, 894 ve 901 maddeleri arasında yer alan taşınma eşyasının taşınmasına ilişkin hükümler, 902 ve 905 maddeleri arasında yer alan değişik şekildeki araçlar ile taşımaya ilişkin hükümler, 906 ve 916 maddeleri arasında yer alan yolcu taşımaya ilişkin hükümler, 917 ve 931 maddeleri arasında yer alan taşıma işleri komisyoncusuna ilişkin hükümler başlıkları altında 6 alan içerisinde değerlendirilmiştir (6120 sayılı Y-TTK).

Yeni Türk Ticaret Kanunu içerisinde genel olarak uluslararası anlaşmaların öncelikli kaynaklar olarak kullanılması kabul edilmektedir. Bu tercihe dayalı olarak taşımaya ilişkin maddelerin hazırlanmasında temel alınan kaynak da CMR olmaktadır. Bununla beraber taşınma eşyalarının taşınması, ya da karma taşımalar gibi durumlar Türk Ticaret Kanunu'nda yer almayan hükümler ve yolcu taşımaya yönelik, özellikle de komisyonculara ilişkin maddelerin

hazırlanması bakımından 25 Haziran 1998 yılında Alman taşıma hukuku reformu kanunundan ve Alman Ticaret Kanunu'ndan istifade edilmiştir.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 1995 yılından itibaren karayolu aracılığıyla uluslararası eşyaların taşınmasında meydana gelen anlaşmazlıkların bulunduğu durumlarda uygulanan CMR sözleşmeleri ile uyumlu hale getirilmesi amaçlanmıştır. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun kabul edilmesi ile, CMR sözleşmeleri ile ters düşen hükümler artık ortadan kalkmaya başlamıştır. Bu duruma rağmen yeni Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlanmasında temel alınan metinlerin çevirilerinde birtakım hatalar bulunmakta olup, metinler ile gerekçelerin birbirine uygun olmadıkları nedeniyle eleştirilerde bulunulmuştur.

Anayasanın 90. maddesinin 5. fıkrası gereğince Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf haline geldiği uluslararası anlaşmalar kanun hükmünde yer almaktadır (Anayasa m.90 f.5). Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 1. maddesinin 1. fıkrası gereğince içerisinde yabancı unsurlar barındıran anlaşmazlıklarda uygulanması gereken hukuk milletlerarası özel hukuk kurallarıdır. Bunlar değerlendirildiğinde yabancılık unsurları bulunduran milletlerarası uyuşmazlıklar, öncelikli olarak konu ile ilgili düzenlenmiş olan sözleşmelere, sözleşmelerde gerekli açıklamalar ya da düzenlemeler bulunmadığı durumlarda ise milletlerarası özel hukuk kurallarının ilgili hükümleri doğrultusunda çözümlere başvurulur (5718 sayılı MÖHUK).

CMR sözleşmelerine Türkiye Cumhuriyeti'nin de taraf olması dolayısıyla uluslararası eşya taşımacılıklarında meydana gelen anlaşmazlıklarda resen uygulanması gerekmektedir. Fakat bu sözleşmenin taşıma sözleşmelerine ilişkin bütün alanları kapsadığı söylenemez. Bu sözleşme ile temel olarak taşıma belgeleri ve taşıyıcıların sorumlulukları ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Dolayısıyla CMR sözleşmelerinde düzenlenmiş olan durumlarda ihtilafli kurallar ortaya çıktığında hangi hukukun tespit edileceği ortaya konulmuştur. Buna karşılık bazı ihtilafli durumlara ilişkin ise özel maddeler ortaya koymuştur. Fakat her halükarda uyuşmazlıkların ortaya çıkması durumunda milletlerarası özel hukuk kurallarının hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.

CMR sözleşmelerindeki bazı durumlar şu şekilde sayılabilir;

CMR sözleşmelerinin 5. maddesinin 1. fıkrası gereğince taşıma belgelerinde kullanılmış olan imzaların matbu olması ya da bu imzaların diğerine taşıyıcıların ya da göndericilerin mühür kullanmaları durumlarında, bunların geçerli olması sözleşmenin düzenlendiği ülkenin hukukuna göre belirlenmektedir. İlgili sözleşmenin 5. maddesinin 1. fıkrası gereği taşıma belgelerinin imzalanmak suretiyle hazırlanacağı ortaya konulmuş iken, imzaların geçerliliği ile ilgili ayrıca düzenlenmiş olan ülke hukukunun yetkilendirilmiş olması, sözleşmedeki uygulamaların sağlanması bakımından esnekliklere sebep olmaktadır (Yeşilova, 2004: 19).

CMR sözleşmesinin 16. maddesinin 5. fıkrası gereği taşımaya ilişkin sözleşmelerde eşyaların aynı hüküm gereğince zorunlu durumlarda satılması, satış usulleri eşyaların buldukları ülkelerin hukukuna göre belirlenmektedir. Bu durum sözleşmelerin 16. maddesinin 3. fıkrasında satış şartları yerine geldiği durumlarda uygulanması gereken hukukun Türkiye Cumhuriyeti hukuk kuralları olması durumunda eşyaların satışları Borçlar Kanunu 92. maddesine göre yapılması gerekmektedir (CMR m.16 ve BK. m.92).

Eşyaların buldukları ülkelerin hukukunun uygulanması ile ilgili düzenleme CMR sözleşmesinin 20. maddesinin 4. fıkrasında yer almaktadır. Sözleşme bu maddesi gereğince taşıma sözleşmelerinde eşyaların kaybolmaları ya da gerekli süre içerisinde teslimatının yapılamaması nedeniyle, eşya üzerindeki tasarruf hakkına sahip olan kişilerin tazminat almalarını takip eden bir yıl içerisinde eşyaların bulunması durumunda, taşıyıcıların eşyaları tasarruf hakkı eşyaların bulunduğu yerin hukukuna göre düzenlenmektedir (CMR m.20 f.4).

CMR 29. maddenin 1. fıkrası gereği kusurlar ile yine aynı sözleşmenin 32. maddesinin 1. fıkrası gereği zamanaşımının durması ya da kesilmesi sebepleri ile yargılamayı devam ettiren mahkemelerin hukuklarına göre belirlenmektedir. Bu düzenlemelere gerekçe olarak kasta eşdeğer kusur ifadelerinin ulusal mahkeme tarafından belirlenmiş ve zamanaşımının durumu ya da kesilmesi nedenlerinin usul hukuku açısından ilişkili olması gerekmektedir (Yeşilova, 2004: 11).

MÖHUK m. 29 f. 1' de belirtilen duruma göre taraflar, eşya taşınmasına yönelik yaptıkları sözleşmede, yapılan bu sözleşmeden meydana gelecek uyuşmazlıkların çözümü için

hangi hukukun esas alınacağını belirleyebilmektedirler. Fakat, CMR bakımından taraflar, yapılan taşıma sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlığa doğrudan uygulanabilecek CMR hükmü bulunmaması ya da bizzat CMR tarafından izin verilen durumlarda hukuk seçimi yapabilirler. Bu bakımdan, CMR m. 41 f. 1'e göre, sözleşme hükümleri emredicidir ve bu sözleşme hükümlerine uymayan her şart hükümsüzdür. Zira CMR sözleşmesinde, taraflara oldukça sınırlı irade serbestisi verildiğini ifade etmek mümkündür (Yetiş, 2013: 63).

Sözleşmelerin CMR kurallarına aykırı olan şartlar m. 41 f.1' de belirtilen duruma göre geçersiz kabul edilmektedir. Ancak bu aykırılık sözleşmelerin diğer maddeler için geçerli olmamakta, yalnızca CMR' ye aykırı görülen şartlar açısından geçerli olmaktadır (Yetiş, 2006: 62).

CMR'de bulunmayan konularda ve tarafların belirtmemiş oldukları durumlarda uygulanması gereken hukuk kuralları MÖHUK m. 29 f.2 maddesine göre belirlenmektedir. Bu maddeye göre anlaşmazlıkların çözülmesinde sözleşmenin gerçekleştirildiği sırada taşıyıcının işyerinin bulunduğu yerin hukuksal düzenlemeleri esas kabul edilmektedir. Bu maddelerin uygulanması için ise taşıyıcının esas iş merkezinin olduğu yerin yükleme ve boşaltma gerçekleştirilen yer ya da göndericinin esas iş yerinin olduğu yer ile aynı sınırlar içerisinde bulunması gerekmektedir. Bu maddenin 3. fıkrasına göre eşyaların taşınmasındaki sözleşmeleri ifade eden hukuk kurallarının bulunması durumunda, hukuk kurallarının uygulanması esas kabul edilmektedir (MÖHUK m. 29 f.2, f.3).

1.3. CMR' nin Uygulama Alanları

CMR sözleşme hükümlerinin uygulanmasında gerekli olan şartlar ilgili sözleşmenin 1. maddesi ve 1. fıkrasında ortaya konulmuştur. Bu maddelere göre sözleşme hükümlerinin uygulanmasında ki ilk şart gönderici ile taşıyıcı arasında ortaya konulan ve eşyaların karayolu araçları ile taşınmasını öngören sözleşmenin mevcudiyetidir. Fakat bu madde bağlamında gönderici ile alıcıların farklı devletlerin sınırları içerisinde bulunması ve bu iki devletten en az birinin CMR hükümlerini onaylaması ya da doğrudan katılması gerekmektedir. Ayrıca taşımanın belli bir bedel karşılığında gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu şartların sağlandığı durumlarda ortaya çıkabilecek anlaşmazlıklarda uygulanması planlanan hukuk kuralları, ilgili

ülkelerin hukukları olmayıp, CMR sözleşme hükümleri esas alınmaktadır. Bu şartlar detaylı olarak aşağıda ele alınmıştır (Yeniocak, 2019: 18).

CMR' nin 1. maddesinin 1. fıkrası gereğince eşyaların yola çıktığı ya da teslim edileceği yerin, farklı devletlerin sınırları içerisinde bulunması ve bunlardan da en az bir tanesinin CMR sözleşmelerine taraf olması gerekmektedir. İlgili maddeler içerisinde taşıma maddeleri tarafların vatandaşlıklarının ve yerleşim yerlerinin CMR sözleşmeleri bakımından önemli olmadığı ifade edilmiştir. Ancak taşımacılıkta ki tarafların vatandaşlarının ya da yerleşim yerlerinin CMR sözleşmesi bağlamında önemli olabilmesi için, sözleşmede belirtilen hükümler de konu ile ilgili açıklıklar olduğunda ya da kurallar bulunmadığında ilgili tarafların sahip oldukları sınırlar içerisinde geçerli olan maddi hukuk belirleyici olmaktadır (CMR m.1, f.1).

Yapılan düzenlemeler CMR uygulama alanlarını genişletmiş, bu sayede anlaşmalara taraf olmamış ülkeler açısından da uygulanabilir olması sağlanmıştır. Bu bakımdan CMR 1995 yılında Türkiye taraf olmadığı halde hukuki olarak uygulama alanı bulmaktadır. Eşyaların göndericileri ile alıcılarının buldukları yerler sözleşmelere göre belirlenmektedir. Fakat bu belirlenen yerler bazen değişebilmekte olup, taşıma işlemi bir devletin sınırları içerisinde bulunmasına rağmen CMR sözleşme hükümleri uygulanabilir. Aksi takdirde, aynı ülke sınırları içerisinde bulunmak şartıyla yapılan taşıma sözleşmelerinde varış yerleri tasarruf hakkına sahip olan kişilerin talimatlarına göre ülke sınırlarını aştığında, CMR hükümlerinin uygulanması tartışmalı hale gelecektir. Bu şekilde bir talimatın verilmiş olması durumlarında sözleşmenin nitelikleri değişiklik göstermektedir. Bu bakımdan sözleşmeye taraf olan kişilerin iradesine bağlı olarak CMR sözleşme hükümlerinin uygulamaya konulması mümkün olacaktır (Cumalı, 2011: 27).

CMR 34. maddesi gereğince taşıyıcılar taşıma yolunun tamamı için sözleşme yapmaktadırlar ve taşıma işlemi başladıktan sonra yolun belirli bir kısmı için başka bir taşıyıcı ile anlaşma yaparak eşyaları ve belgeleri devrettiklerinde, sonraki her taşıyıcı taşıma işlemi süresince sözleşmelerdeki şartlar kapsamında bütün taşıma işlemlerinden sorumludurlar. Bununla birlikte taşıyıcılar ek sözleşmeler yapmak suretiyle de taşıma işlemini kısmi olarak ya da bütünüyle başka taşıyıcılara devredebilirler. Bu bakımdan gerçek taşıyıcının yaptığı sözleşmelere göre, alt taşıyıcılar ya da müteakip taşıyıcılar sıfatını kazanan bu kişilerin yapmış

oldukları taşıma işlemleri aynı ülke sınırları içerisinde olsa dahi asıl taşıma sözleşmelerinde yine de CMR sözleşme hükümleri uygulanacaktır (Çiftçi, 2009: 39).

1.3.1. Taşıma belgeleri

Taşıma belgeleri, taşıyıcıların talepleri doğrultusunda gönderici tarafından düzenlenmiş olan hem talimat hem de sözleşmeyi kapsayan bir belge olup taşınan eşya üzerindeki hakları ifade eden evrak niteliği taşımaktadır (Demirçivi, 2007: 53).

Taşıma belgeleri 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m.856 f. 1 kapsamında düzenlenmiştir. Taraflardan birinin isteği üzerine düzenlenmektedir. Bu belge üç nüsha halinde düzenlenmelidir. Birisi taşıyıcıda, diğeri gönderen kişide bulunur. Bir diğeri ise eşyaya eşlik etmektedir. Bu nüshalar ispat niteliği taşır ancak kıymetli evrak özelliği taşımamaktadır. Taşıma belgelerinin düzenlenmemesi sözleşmenin varlığını etkilememektedir. Tarafların karşılıklı irade beyanları ile taşıma sözleşmesi kurulmaktadır (6102 sayılı TTK m.856 f.1, f.2 ve m. 858 f.1).

6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıma belgeleri kıymetli evrak niteliği taşımaktaydı. 6120 sayılı yeni TTK ile taşıma belgeleri kıymetli evrak özelliği taşımamakta ve bu durum CMR Konvansiyonu ile uyumlu olmaktadır.

Taşıma belgeleri CMR'de sevk mektubu olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle taşıma belgelerinin bulunması aynı zamanda ispat niteliği taşımakta olup, kıymetli evrak özelliği bulundurmaz. Dolayısıyla taşıma belgeleri sevk mektuplarını da kapsamaktadır. Bu sözleşmelerin kimler tarafından düzenleneceği CMR içerisinde belirtilmemiştir. Fakat CMR'nin 5. maddesinde yer alan sevk mektuplarının üç nüsha halinde düzenlenmesi ve hem gönderici hem de taşıyıcı tarafından imzalanması gerektiği, iki tarafında sözleşmeye katıldığını göstermektedir. Üç kopya halinde çoğaltılan sevk mektupları bir tanesi taşıyıcıda, bir tanesi göndericide diğeri ise eşyalar ile birlikte alıcıya teslim edilir (Yılmaz, 2008: 14).

CMR'nin 4. maddesi kapsamında bu taşıma senetlerinin hazırlanması zorunlu tutulmamıştır. Taşıma senetlerinin bulunmaması, bulunsa dahi usulüne uygun olmaması durumları CMR sözleşmelerinin varlığını etkilememektedir. Taşıma belgelerinin görevi, CMR m. 9 f. 1 uyarınca, taşıma sözleşmesinin varlığına, sözleşmenin şartlarına ve eşyanın taşıyıcı

tarafından teslim alındığına ilişkin aksi ispatlanabilir bir karine teşkil etmesidir (Yetiş, 2006: 14).

1.3.2. Taşıma sözleşmeleri

CMR 1. maddesi 1. fıkrası gereğince bu sözleşme, ücret karşılığında karayolu taşıtları ile yapılan eşya taşımalarındaki her sözleşme için uygulanmaktadır. Sözleşme hükümlerinde taşıma sözleşmesi bulunmakta ise de sözleşmelerin tanımlanmasına ve nasıl gerçekleştirileceğini ilişkin açıklamalara yer verilmemiştir (Arkan, 2005: 59).

Sözleşmelerin BK 1. maddesi gereğince, karşılıklı olarak tarafların birbirleriyle serbest irade içerisinde kuracakları ilkeleri temel alındığında, CMR kapsamında yer alan taşıma sözleşmelerinin de karşılıklı ve birbirine uygun iradeler ile kurulması gerektiği anlaşılmaktadır. Çünkü sözleşmelerin kurulmasında eşyaların taşıyıcıya teslim edilmesi gerekmemektedir. CMR sözleşmelerinin 9. maddesi 1. fıkrası ile 32. maddesinin 1. fıkrasındaki açıklamalar bu konu ile ilgili yol gösterici nitelik taşımaktadır (Aydın, 2006: 6-7).

Yine sözleşmenin 9. maddesinin 1. fıkrası içerisinde sevk mektubu olması sözleşmenin yapıldığına, sözleşmede belirli şartların olduğunu ve bu şartların da taşıyıcı tarafından kabul edildiğini işaret etmektedir. Bu maddelerde taşıma sözleşmelerinin bulunması ve taşıyıcılar tarafından kabul edilme durumları ifade edilmiştir (CMR m.9 f.1)

CMR sözleşmesinin ilgili maddelerinde eşyaların taşıyıcı tarafından teslim alınması itibariyle 60. günde ve "diğer durumlara ilişkin taşıma sözleşmeleri gerçekleştirildiği tarihlerden sonraki..." ifadeleri sözleşmenin varlığını ve teslim alınma zamanların da değişken olabileceğini ifade etmektedir. Bu açıklamalar doğrultusunda sözleşmelerin taraflar arasında karşılıklı ve uygun iradeleri ile gerçekleştirildiği öngörülmektedir. Sözleşmelerin oluşturulması açısından şekil şartlarının bulunmadığı gibi, taşıma belgelerinin hazırlanması da geçerlilik şartı olarak görülmemektedir. Çünkü CMR 4. maddesi gereğince taşıma belgelerinin bulunmaması, uyulması gereken kuralların ve taşıma sırasında ortaya çıkabilecek zararlara ilişkin sözleşmelerin bulunduğu gerçeğini değiştirmemektedir.

6102 sayılı yeni TTK da taşıma sözleşmesi tanımı yapılmamıştır. Ancak 6102 sayılı yeni TTK m. 850 f. 1' e baktığımızda taşıyıcı tanımı yapılmaktadır. Bu maddeye göre taşıyıcı, eşya

taşıma sözleşmesi bakımından eşya veya yolcu ya da bunların ikisini birlikte taşımayı üstlenen kişidir. Bu tanımlama ile taşıma işlemlerinin sözleşmeyle yürütülmesi gerektiğini anlamaktayız (6102 sayılı TTK m. 850 f. 1)

6102 sayılı TTK m. 856 f. 2' ye göre taşıma sözleşmelerinde şekil şartı bulunmamaktadır. Tarafların birbirine uygun karşılıklı irade beyanı ile sözleşme kurulmuş olmaktadır. Taşınan eşyanın alıcıya teslim edilmesi sözleşmenin varlığına karinedir. Bu durum CMR Konvansiyonu ile de uyumludur.

1.3.3. Eşya taşınması

CMR sözleşmesinde eşyaların tanımlanması yapılmamıştır. Fakat sözleşmenin 1. maddesinin 4. fıkrasında ne tür taşıma işlemlerinin sözleşme kapsamı içerisinde ya da dışarısında olacağı belirtilmiştir. Burada belirlenmiş olan taşıma şekilleri eşyaların tanımı hususunda yol gösterici durumdadır. Bu bakımdan uluslararası posta anlaşmaları gereği gerçekleştirilen taşıma işlemleri, cenazelerin taşınması ve ev eşyalarının taşınması CMR hükümleri kapsamında uygulanmamaktadır. Eşyaların bu sözleşmeler kapsamında olabilmesi amacıyla, taşımaya konu olan eşyaların ticari değerlerinin olması gerekmemektedir. Bu bakımdan ticari olsun ya da olmasın, eşya ya da canlı hayvan taşınması CMR iş sözleşmeleri kapsamında yer almaktadır (Gençtürk, 2006: 11).

Bu bağlamda sözleşmenin 1. maddesinin 4. fıkrası gereğince kapsam dışında bırakılmış olan ve nitelikleri tartışmalı olan ev eşyalarının taşınması konusunun kısa bir şekilde açıklanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

CMR sözleşmelerinden ev eşyalarının tanımı ve bunlara ilişkin açık hükümler ve düzenlemeler yer almamaktadır. Dolayısıyla ne tür taşımaların ev eşyası kapsamında getirebileceği belirtilmemiştir. Taşıma durumu taşıyıcıların üstlendikleri asıl görev olan taşıma görevi ile birlikte, taşımaya konu olan eşyaların alınması, dizilmesi ya da teslimat yerinde açılması ve monte edilmesini kapsıyor ise, bu durumda ev eşyalarının taşınmasından söz edilebilecektir ve taşıma işleminin CMR sözleşmeleri kapsamında bulunmadığı görüşü ortaya çıkacaktır. Fakat taşıyıcılar diğer uzmanlık gerektiren toplama, paketleme dizme gibi görevleri

yapmadan yalnızca taşıma işlemini yapıyorlar ise, bu taşıma işlemleri CMR kapsamında değerlendirilebilir (Akıncı, 1999: 18).

6102 sayılı TTK da taşıma işleri dışarısında bırakılan durumlar açıklanmamıştır. Eşya tanımlaması da yapılmamıştır. Bundan dolayı TTK' ya göre maddi niteliği bulunan her şey eşya olarak kabul edilebilmektedir. TTK m. 894' e göre ev, büro vb. bir yerden teslim alınıp başka bir yere taşınmış olan eşya taşınma eşyası olarak tanımlanır. Uluslararası sözleşmelerde aksini belirten bir hüküm yoksa TTK' ya göre hükümler uygulanır (6102 sayılı TTK m. 894).

CMR Konvansiyonuna baktığımızda ev eşyası taşımaları CMR kapsamı dışında tutulmaktadır.

1.3.4. Taşımanın ücret karşılığında olması

CMR sözleşmelerinin 1. maddesinin 1. fıkrası gereğince taşımalar ücret karşılığında yapılmaktadır. Burada ücretlendirme yalnızca para karşılığı olmayıp para ile ölçülebilen menfaatler bu bağlamda değerlendirilmektedir. Ayrıca elde edilen menfaatlerin taşıma görevlerine karşılayacak nitelikte bulunması da gerekmektedir. Taşıma sözleşmelerinin mevcudiyeti açısından ücretlendirme zorunludur. Dolayısıyla ücretsiz taşımalar söz konusu olduğunda CMR sözleşmelerinin uygulanacağı taşıma sözleşmeleri bulunmayacaktır (Yetiş, 2006: 13).

Eşyaların taşınma ücretleri CMR sözleşmesinin 6. maddesinin 1. fıkrası gereği taşıma belgelerine yazılması gereken bir durumdur. Fakat bu neden açık olarak belirtilmemiş ise, taşıyıcıların tacir olduğu durumlarda, taşıma sözleşmeleri bulunmadığından CMR sözleşmeleri uygulanmayacaktır. Bununla birlikte ilgili sözleşmenin yanı sıra uygulanması gereken Türkiye Cumhuriyeti hukuk kurallarının olması durumunda ise taşıyıcılar Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre tacir kabul edildikleri için, CMR sözleşmeleri gereği ücret karşılığında taşımanın gerçekleştirildiği kabul edilecektir ve bu bakımdan taşıyıcıların taşıma faaliyetleri karşılığında belirli bir ücret almaları gerekmektedir (Kendigelen, 2001: 19).

CMR 10. maddesinin 2. fıkrası gereği taşıma belgelerinde taşıma ücretlerinin gönderici tarafından ödeneceğine ilişkin bir ifade bulunmadığında, bu ücret alıcı tarafından ödenecektir. Alıcılar taşıma sözleşmelerine taraf olmamalarına rağmen, bu sözleşmeden daha fazla istifade

etmektedirler. Bu bakımdan ücretlerin ödenmesi sorumluluğunun alıcıya ait olacağı ilgili sözleşmenin 13. maddesinin 2. fıkrasında açıkça ortaya konulmuştur (Keser, 2001: 24).

1.3.5. Taşımanın karayoluyla ve belli araçlar ile yapılması

Taşımayı gerçekleştirebilmek için CMR m.1'e göre taşımanın belli taşıma araçları, taşıtlar ile yapılması gerekmektedir. Bu araçlar CMR m.1 f. 2 göz önünde bulundurularak belirlenir. CMR'ye göre taşıt, yarı römorklar, römorklar, motorlu araçlar ve dizi halinde araçlar olarak ifade edilir (CMR m.1). Bu esaslar doğrultusunda otomobil ve motosiklet ile gerçekleştirilen taşıma işlemleri de taşıt kapsamındadır. Ancak CMR'ye göre traktörler taşıt aracı olarak değerlendirilmemektedir. Türkiye'de ise taşıt Karayolu Trafik Kanunu'na göre belirlenmektedir. CMR'den farklı olarak traktörler taşıt aracı olarak kullanılmaktadır (Karan, 2011: 56).

CMR bağlamında taşıma işlemlerinden bahsedebilmek için, sözleşmelerin 1. maddesinin 1. fıkrası gereğince taşımaların karayolu aracılığıyla gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Karayolu tanımlaması ile ilgili olarak sözleşmede hüküm yer almamakta olup bu nedenle Karayolları Trafik Kanunu dikkate alınmaktadır. Bu kanunun 3. maddesine göre kamu yararına açık arazi şeritleri, köprüler, karayolları ve alanlar karayolu olarak ifade edilmiştir (CMR ve KKT).

CMR sözleşmesinin uygulanması bakımından malların karayolu kullanılarak taşınması ilkesine, ilgili sözleşmenin 2. maddesinin 1. fıkrası istisna ortaya çıkarmıştır. Bu sözleşme hükümlerine göre eşyalar, üzerinde olduğu araçtan ayrılmaksızın, taşımacılığın belirli bir kısmında deniz yolunun, belli bir kısmında demir yolunun ya da hava yollarının kullanılması durumlarında taşımacılık bu sözleşme ilkelerine tabidir. Fakat taşımaya konu olan eşyalar taşıma esnasında zarar görür ya da gecikmeli olarak teslim edildiğinde, ilgili sözleşmelerin 2. maddesinin 1. fıkrası gereği taşıyıcılar sorumluluk ortaya çıkaran olayların diğer taşıma alanlarına ait taşıma sıralarında ve bu tür taşımalar nedeniyle ortaya geldiği ispatlandığında, bu sorumluluk ilgili sözleşmeye göre olmayıp bu anlaşmanın düzenlendiği hükümlere göre yapılmaktadır. Bu bakımdan taşıyıcıların sorumlulukları gönderici ile diğer taşıma alanları arasında taşıma sözleşmeleri gerçekleştirilmiş olsa dahi ilgili taşıma bölümünün taşıyıcılarının uyması gerektiği kurallara göre sorumlu tutulacaklardır (Akkirpik, 2000: 219).

Fakat sözleşmenin 2. maddesinin 1. fıkrası gereği diğer taşıma türlerindeki araştırmalara ilişkin somut hükümler olmadığında karayolu taşıyıcılarının sorumlulukları ilgili sözleşme hükümlerine göre verilecektir (Karan, 2011: 43).

Taşımaya konu olan eşyalar araçlardan alınmak suretiyle başka taşıma yollarına aktarıldığında CMR hükümleri artık uygulanamaz. Örnek olarak konteynerlar taşıma araçları olarak nitelendirilmemektedirler. Bu nedenle konteyner kullanılarak gerçekleştirilen taşıma işlemlerinde eşyaların yüklenmiş oldukları araçlardan ayrılmaları anlamı ortaya çıkacağı için, bu yolla yapılan taşıma işlemleri ile ilgili durumlarda CMR sözleşme hükümleri aranmamaktadır (Can, 2000: 38).

CMR sözleşmesi 2. maddesinin 1. fıkrası içerisinde taşımaya konu olan eşyaların zarara uğramaları ile geç teslim edilmesi durumlarında eşyaların dava hakkını ilk taşıyıcıya yönelik kullanabilmelerinde göstermektedir. Çünkü bu düzenleme ile birlikte eşyaların, taşıma sürecinin hangi aşamalarında zarar gördüklerini araştırma ve davaları, ilgili kesimin taşıyıcısına yönlendirmek durumunda kalmamaktadırlar (Yetiş, 2006: 33).

1.3.6. Taraflardan en az bir tanesinin CMR'ye taraf ülke olması

Sözleşme genel olarak, tarafların bir hak ya da hukuki ilişki kurma, değiştirme veya ortadan kaldırmaya, yani bir hukuki sonuç elde etmeye yönelik birbirine uygun irade beyanlarından meydana gelen iki ya da daha fazla tarafı olan hukuki bir işlemdir. Başka bir deyişle, bir sözleşmenin var oluşundan bahsedebilmek için, tarafların birbirine uygun, karşılıklı irade beyanlarının olması gereklidir (Aydın, 2002: 46).

6762 sayılı TTK m. 762'de taşıyıcının tanımından yola çıkılarak taşıma sözleşmesinin unsurları belirlenebilir. Buna göre taşıma sözleşmesi taşıyıcının belirli bir ücret karşılığında mal ve yolcu taşıma işini üstlendiği sözleşmelerdir. 6102 sayılı yeni TTK m. 850' de taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile eşya ya da yolcu taşıma işlemini veya ikisinin birden taşınmasını üstlenen kişi olduğu belirtilmiştir. Yeni TTK m. 850 f. 2' de taşıyıcının ve gönderenin/yolcunun edimleri düzenlenmiştir. Bu bilgilerden hareketle taşıma sözleşmesini taşıyıcının eşyayı varış yerine götürmeyi ve gönderilene teslim etmeyi ya da yolcuyu varış yerine ulaştırmayı, bu

durumun karşılığında eşya taşınmasında gönderenin, yolcu taşınmasında yolcunun taşıyıcıya ücret ödeme sorumluluğu altına girdiği sözleşmeler olarak tanımlayabiliriz.

Taşıma sözleşmesinin tarafların birbirine uygun karşılıklı irade beyanları ile kurulan rızai bir sözleşme olduğunu daha önce belirtilmiştir. Hazırlar arasında öneriden hemen sonra kabul beyanında bulunulduğu an itibari ile sözleşme kurulmuş olmaktadır. Hazır olmayanlar arasında ise sözleşme, kabul beyanı öneride bulunan tarafın hâkimiyet bölgesine girdiği anda kurulmuş kabul edilir. Açık bir şekilde kabule ihtiyaç olmayan durumlarda, sözleşmenin hükümlerinin, icabın karşı tarafa ulaştığı an itibari ile doğacağı düzenlenmiştir (818 sayılı BK m. 10, 6098 sayılı BK m. 11).

Taşıma sözleşmesi, birbirine uygun ve karşılıklı iki irade beyanı gerektirdiği için iki taraflı bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmesinin konusu eşya ise taraflarından biri taşıyıcı sayılı, diğeri göndericidir (6102 sayılı TTK m. 856, m. 850).

➤ Gönderici

Taşıma sözleşmelerinde gönderen, diğer taraf olan taşıyıcılar ile sözleşme yapan ve karşılığında taşıyıcılara ücret ödeme yükümlülüğü bulunan kimselerdir. Eşyaların sahibi karma taşıma sözleşmelerini bizzat yapabilecekleri gibi, bunu temsilcileri aracılığıyla da gerçekleştirebilirler. Bu şekilde yapıldığında göndericiler temsilci olmayıp gönderici adına hareket eden kişi olarak ifade edilmektedir (Süzel, 2013: 15).

Gönderen kişilerin belirlenmesinde ilgili kişilerin eşya üzerinde aynı haklara sahip olmaları şart olarak aranmamak da olup, eşyaların zilyetliğinin bu kişide olması, eşyaların taşınması için yeterli olmaktadır. Özellikle de temsilcilerin, temsil etmekte oldukları kişiler adına sözleşmelere taraf oldukları durumlarda, temsilcilerin eşyaların sahibi konumunda olmadıkları açık olarak bilinmektedir. Bu bakımdan eşyaların sahibi sözleşmede taraf olarak bulunmayan, müvekkil olmaktadır (Sopacı, 2005: 22).

➤ Taşıyıcı

Taşıma sözleşmelerinde taşıyıcılar belirli bir ücret karşılığı eşya ya da yolcu taşıma işlemi yapan kimselerdir (6102 sayılı TTK m. 850). Bununla birlikte taşıyıcıların taşıma işlemi

için aracı olmaları, dolayısıyla kendilerinin taşıma işlemlerini yapmamaları durumlarına komisyonculuk adı verilmiştir (Taşpınar, 2004: 31).

Taşıma işi için ortaya çıkan kurumlar 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 12. maddesinin 1. fıkrasında bir ticari işletme olarak kabul edilmiş, 14. maddesinin 1. fıkrasında ise herhangi bir ticari işletmeyi belirli oranda kendi hesabına işleten kişilerin tacir sayıldığı, bu nedenle de taşıma işlemi yapan kişilerin tacir oldukları belirtilmiştir.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, eski kitaptaki bazı hükümleri kaldırmış fakat taşıma işlemlerini ifade eden kitabın 850. maddesinin 3. fıkrasında taşıma işlemleri işletmenin ticari faaliyetleri olarak ifade edilmiştir. Bu nedenle taşıyıcılar tacir sıfatı taşımaktadırlar. Bu bakımdan taşıma işlemlerinin bir meslek ve ticari işletme faaliyetleri kapsamında yapılması gerekli görülmektedir. Taşıma işlemlerinde yolcu ya da eşya taşıma işlemi üstlenen kişiler 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 763. maddesi kitaptaki hükümlerin uygulanması gerektiğini ifade etmiş, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 851. maddesi ise uygun düştikleri ölçüde uygulanacağını belirterek eski kanunun katılığına karşı kısmi bir esneklik ortaya koymuştur (6120 sayılı TTK m.850 f. 3, m.763, m. 851).

Doktrinde söz konusu düzenleme ile taşıyıcının taşıma işlemi meslek haline getirmiş bir kişi olması gerektiği yönünde görüşler bulunmaktadır. Bu görüşe aksi yöndeki yazarlar ise, taşıyıcı niteliğine sahip olmak için taşıyıcının faaliyetlerini ticari işletme organizasyonu içinde gerçekleştirmesinin zorunlu olmadığını savunmaktadır. Uluslararası anlaşmaların uygulanabilmesi için de taşıyıcının taşıma işlemi meslek olarak yapma zorunluluğu aranmamıştır.

CMR sözleşmesinde, taşıyıcının bu işi meslek edinmiş bir kişi olması şartının aranması konusunda önerilmiş bir teklif de reddedilmiştir (Tüzüner, 2012: 21).

Taşıyıcı, karma taşıma esnasında kullanacağı araçların maliki olmak veya sorumlu tutulabilmesi için işlemi bizzat gerçekleştirmek zorunda değildir. Taşıyıcı, işlemi gerçekleştirmek için birçok kimseleri kullanmak zorunda kalabilir (6762 sayılı TTK m. 782 ve aynı şekilde 6102 sayılı TTK m. 879), taahhüt ettiği taşıma işlemi başka taşıyıcılara da yaptırabilir (6762 sayılı TTK m. 784 ve aynı şekilde 6102 sayılı TTK m. 888). Taşıyıcı taşıma

işlemi esnasında yardımcı kişiler kullanmış olsa veya taşıma işlemini başkasına yaptırsa bile, sorumluluğu devam etmektedir (6762 sayılı TTK m. 782, 783 ve aynı şekilde 6102 sayılı TTK m. 879, m. 887, m. 888).

Taşıyıcı, taşıma işlemini üstlendikten sonra, bu işlemi kısmen ya da tamamen başka taşıyıcılara devretmesi durumunda, (akdi/asıl/üst) eğer kendisi de taşımanın bir kısmını gerçekleştirmiş ise kendi eylemlerinden ve diğer (fiili/alt/ara) taşıyıcıların eylemlerinden sorumlu olmaktadır. Fiili taşıyıcılar taşıma sözleşmesinde asıl taraf değildir. Akdi taşıyıcı taşımayı fiili taşıyıcılara bırakabilir. Böyle durumlarda fiili taşıyıcılar kural olarak kendi bölümleriyle, akdi taşıyıcıya karşı sorumluyken, 6102 sayılı TTK m. 888'e göre fiili taşıyıcılar bundan sonra akdi taşıyıcı gibi ve akdi taşıyıcıyla beraber hak sahiplerine karşı müteselsilen sorumludurlar.

➤ Taşıyıcı ile ilgili tanımlamalar

Taşıyıcı kavramı CMR'de doğrudan tanımlanmamıştır. Ancak çeşitli hükümlerinden taşıyıcının kim olduğu anlaşılmaktadır. M. 17 ve m. 34'de taşıyıcının taşıma sözleşmesine taraf olan ve yükümlülüğü eşyayı teslim aldığı an itibari ile başlayıp, teslim ettiği anda sona eren kişi olduğu anlatılır ve böyle kabul edilmektedir (CMR m. 17, m. 34).

Varşova Anlaşması ise açıkça bir taşıyıcı tanımına yer vermemekle birlikte, sadece sözleşmenin tarafı olan kimselere ve kuruluşlara "taşıyıcı" demiş ve böylece akdi taşıyıcı kavramını kabul etmiştir. Taşımayı fiilen gerçekleştiren kimseleri ve kuruluşları taşıyıcı olarak görmemiştir. Fakat daha sonra fiili taşıyıcının da yükümlülük bakımından taşıma sözleşmesinin tarafı olabileceği Guadalajara Ek Sözleşmesi ile kabul edilmiştir (Yazıcıoğlu, 2000: 24).

Hamburg Kuralları da akdi taşıyıcı ile beraber fiili taşıyıcıya yer vermiştir.

Rotterdam Kuralları m.18'de ise akdi taşıyıcı yanında "denizde icra eden" (maritimeperformingparty) ve "icra eden" (non-maritimeperformingparty) kavramlarına yer verilmektedir (Yetiş, 2013: 36).

Cenevre Konvansiyonu' n da taşıyıcı yerine karma taşıma operatörü kavramına yer verilmiştir. Konvansiyon m.1'de karma taşıma operatörü, karma taşıma sözleşmesini bizzat

kendi şahsına veya kendisini temsil eden bir başkası aracılığı ile yapan ve göndericinin veya karma taşıma işleminde bulunan herhangi bir taşıyıcının temsilcisi veya acentesi olarak değil bizzat kendi adına sözleşmenin yerine getirilmesinden doğan yükümlülüğü üstlenen kişi olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla Cenevre Konvansiyonu akdi taşıyıcıdan bahsetmektedir (Karakan, 2011: 6).

➤ Akdi taşıyıcı

Akdi taşıyıcı, taşıma sözleşmesi gerçekleştiren ya da adına taşıma sözleşmesi gerçekleştirilen kimsedir. Taşıyıcı bu sözleşme ile taşıma işlemini üstlenmekte ve sözleşmenin diğer tarafı olan göndericiye karşı yükümlülük altına girmektedir (Değirmenci, 2015: 394). Taşıyıcının belirlenmesi için, taşıma sözleşmesinde, eşyayı taşımayı taahhüt eden kimsenin kim olduğuna bakılması yeterlidir. Taşıyıcının sözleşmesinin yerine getirilmesini sağlamak amacıyla başka taşıyıcılar (fiili taşıyıcı) veya yardımcıları kullanması, akdi taşıyıcı sıfatını etkilememektedir. Sözleşmenin tarafı halen kendisi olmaktadır.

Hamburg Kuralları'na göre ise akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcının kusurundan sorumlu olmaktadır. Fakat akdi taşıyıcının bu yükümlülüğü için, fiili taşıyıcının görevini yerine getirme vesilesi ile bir zarara sebebiyet vermiş olması gerekir (Demir, 2017: 66).

➤ Fiili taşıyıcı

Fiili taşıyıcı, karma taşımalar açısından önemli bir yere sahiptir. Tek bir taşıma sözleşmesi içerisinde birden çok taşıma aracı ile gerçekleşecek olan bir taşımada akdi taşıyıcının, işlemin bir bölümünü ya da tümünü başkalarına devretmesi oldukça muhtemel bir durumdur. Bu hallerde, sözleşmenin tarafı olmayan, fakat işlemin gerçekleştirilmesinde sorumluluğu bulunan fiili taşıyıcıdan bahsedilmektedir. Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının ifa yardımcısı konumunda olmaktadır (Değirmenci, 2015: 394-395).

Hamburg Kurallarında fiili taşıyıcı, taşıma işleminin, taşıyıcı tarafından bir kısmının ya da tümünün kendisine bırakıldığı her kişi ve kendisine böyle bir ifa verilen diğer bütün kişiler olarak tanımlanmaktadır (Çeker, 2008: 51).

Varşova Anlaşması, daha önce de belirttiğimiz üzere, fiili taşıyıcıya yer vermemekteydi, fakat Guadalajara Ek Sözleşmesi ile fiili taşıyıcı, taşımanın bir bölümünü veya tamamını, akdi taşıyıcının vermiş olduğu yetkiye dayanarak gerçekleştirilen ve akdi taşıyıcıdan başka bir kişi olan taşıyıcı olarak tanımlanmaktadır (Çiftçi, 2009: 43).

Fiili taşıyıcı, taşıma sözleşmesi gereğince edimini ifa etmektedir. Fakat sözleşmenin diğer tarafı gönderici değil, akdi taşıyıcı, müteakip taşıyıcı veya fiili taşıyıcıdır. Buradan da fiili taşıyıcı ile akdi taşıyıcı arasındaki temel farkın bu olduğu anlaşılmaktadır. Fiili taşıyıcının yapmış olduğu sözleşmenin hukuki geçerliliği önemli değildir. Sözleşmenin kısmen veya tamamen akdi taşıyıcının göndericiye karşı sorumluluk altına girdiği taşımaya ilişkin olması gereklidir. Aynı şekilde sözleşmenin türü de önemli olmamaktadır (Adıgüzel, 2013: 4-5-6).

Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının görevlisi veya adamı değildir. Çünkü akdi taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasında bir hizmet ilişkisi bulunmamaktadır. Fiili taşıyıcı ile akdi taşıyıcının görevlileri veya adamları arasındaki fark, fiili taşıyıcının yükleme, boşaltma, istif gibi işler ile değil, taşımanın bir kısmı ya da tamamından yükümlü olmasıdır.

Varşova Anlaşması'na göre, m. 17'deki sorumluluk hükümlerinin uygulanması durumunda, zarar gören yolcu veya göndericinin karşısında akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı müteselsil olarak sorumludurlar (VA m. 17).

CMR' de fiili taşıyan tanımı yapılmamıştır. Bunun yerine ortaklaşa yapılan taşımalar ifadesine yer vermiştir. CMR m. 34' e göre karayolu ile yapılan taşımalar tek bir sözleşme ile ortaklaşa taşıyıcılar tarafından yapılıyorsa bu taşımanın gerçekleşmesinden her bir taşıyıcı sorumlu olmaktadır (CMR m.34).

Rotterdam Kuralları diğer uluslararası anlaşmalarda bulunan fiili taşıyıcı yerine, “ denizde icra eden” ve “icra eden” kavramlarına yer vermektedir. Eski ve yeni Ticaret Kanunlarımızda da bu kavramlar yer almamaktadır. “İcra eden” olarak anlatılmak istenen taşıyıcının bir taşıma sözleşmesi içerisinde yerine getirmesi gereken yükümlülüklerini doğrudan veya dolaylı olarak taşıyıcının kontrolü, gözetimi ya da talimatları altında yerine getiren kişilerdir. Bunlar taşıyıcı değil terminal operatörü, malın boşaltılması veya istifi ile

görevli kişiler veya ardiyecilerdir. Karayolu taşımacılığına bakıldığında bu kişilerin fiillerinden dolayı taşıyıcı sorumlu olmaktadır (Eren, 2000: 71).

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU İLE YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

2. KARAYOLU İLE YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Taşıyıcının sorumlulukları ve genel olarak CMR sigortası bu bölümde ele alınmıştır.

2.1. Taşıyıcının Sorumluluğu

2.1.1. Sorumluluğun kapsamı

Taşımacının ziya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu, taşıma işlemini meydana getirirken yüke özen borcunu gerekli olduğu gibi yerine getirmemesi sonucu ortaya çıkmaktadır. Uluslararası anlaşmalarda ve milli hukuklarda, böyle durumlar meydana geldiğinde hak sahibini korumak ve uğramış olduğu zararı taşıyıcının karşılaması ve hakkaniyetin sağlanması amacıyla bir takım hükümler düzenlenmiştir. Eşyanın ziya ve/veya hasara uğraması halinde taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu tazminatın miktarı da bu hükümler ile sınırlandırılmaktadır. Fakat bu sınırlamaların istisnalarının da mevcut olduğu şüphesizdir (Demir, 2017: 46).

TTK'da esas olarak taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Sınırın hesabında ziya ve hasar halinde eşyanın net olmayan ağırlığı, gecikmede ise taşıma ücreti esas alınmıştır.

TTK m. 882 f. 1, gönderinin tamamının ziya ve hasarı halinde taşıyıcının ödeyeceği toplam tazminatı, eşyanın net olmayan toplam ağırlığının her bir kg için 8,33 hesap birimini çarpımının toplamı ile sınırlandırmıştır (6102 sayılı TTK m. 882 f. 1)

Gönderinin münferit parçalarının ziyayı veya hasarı hâlinde taşıyıcının sorumluluğu;

- Gönderinin tamamı değerini kaybetmişse tamamının,

- Gnderinin bir kısmı değerini kaybetmişse, değerini kaybeden kısmının, net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 özel ekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.
- Taşıyıcının, taşıma suresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katı ile sınırlıdır.
- Özel ekme Hakkı, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir (6102 sayılı TTK m. 882 f. 2).

2.1.2. Sorumluluğun niteliği

Taşıma hukuku alanında gerçekleştirilen uluslararası anlaşmalarda ve mevzuatımızda genel olarak taşımacının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu olmak üzere, üç temel sorumluluk durumu düzenlenmiştir. Ayrıca taşıyıcı, bu temel sorumluluk durumlarının dışında sözleşmenin kötü ifasının sebebiyet verdiği diğer zararlardan da sorumlu olmaktadır.

Taşıma sözleşmesinde taşıyıcıya yüklenen asıl sorumluluk, teslim almış olduğu eşyayı bir yerden başka bir yere götürürken, taşıma işlemi boyunca gözetimi ve kontrolü altında bulunan eşyayı korumasıdır. Taşıyıcının ziya ve/veya hasar sorumluluğu, eşyayı koruma borcunun sonucudur. Taşıyıcının bu zen borcunun ihlali, sözleşmeden doğan bir sorumluluktur. Bu sorumluluğun ortaya çıkması için bazı şartlara gerek duyulmaktadır;

•Taşıyıcı eşyaya zen gösterme yükümlülüğünü yerine getirmemiş veya ihlal etmiş olmalıdır.

•Taşıyıcı yüke zen borcunun ihlal edilmesinde kusurlu olmalıdır. Bu ihlal, kasten ya da ihmali yoluyla gerçekleşmiş olabilir.

•Taşıyıcının zen sorumluluğunu ihlal etmesinin sonucunda malın bir ziya ve/veya hasara uğramış olması gereklidir.

•Zararın, ziya ve/veya hasardan dolayı gerçekleşmiş olması, yani taşıyıcının sözleşmeyi ihlal ettiği halleriyle zarar arasında nedensellik bağının olması gereklidir (Hepglerler, 2011: 71).

818 sayılı Borçlar Kanunu m. 96 ve aynı şekilde 6098 sayılı yeni Borçlar Kanunu m.112' de belirtildiği üzere, borç gerektiği gibi veya hiç ifa edilmezse borçlu, hiçbir kusurun kendisine yüklenemeyeceğini kanıtlamadığı sürece, alacaklının bu durumdan doğan zararını gidermekle yükümlü olmaktadır. Borçlar Kanunu'muzun her ikisi de borçlunun, taşıma sözleşmesi için taşıyıcının kusursuzluğunu ispat etmediği sürece gerçekleşen zarardan sorumlu olacağını düzenlemiş ve kusur sorumluluğu ilkesini benimsemiştir (818 sayılı BK m. 96 ve 6098 sayılı BK m.112).

6762 sayılı TTK m. 781 f. 2'ye bakıldığında eşyanın ziya ve/veya hasara uğraması durumunda taşıyıcının sorumluluğu, kusur sorumluluğudur. Taşıyıcının kusurunun varlığı karine olarak kabul edilmektedir. Taşıyıcı gerçekleşmiş olan ziya ve/veya hasarın kendi kusurundan kaynaklanmayan bir nedenle gerçekleştiğini, yani bu karinenin aksini ispatlarsa sorumluluktan kurtulmuş olmaktadır. Bu hükümlerle TTK taşıyıcıya kusursuzluğunu ispat etmesi durumunda sorumluluktan kurtulma imkânı tanımaktadır (Karaman, 1999: 55).

6102 sayılı yeni TTK m. 876 f.1'e göre, taşıyıcının en fazla özeni göstermiş olmasına rağmen ziya, hasar ve gecikme, kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği nedenlerden dolayı meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır.6102 sayılı yeni TTK bu hükmü ile sorumluluğu biraz ağırlaştırmaktadır. TTK m. 876 açısından basiretli bir taşıyıcının göstermesi gerekli olan özen, yeterli değildir. Bundan sonra taşıyıcı en yüksek özeni göstermek ve gerekli olan bütün tedbirleri almak zorundadır. Yani 6102 sayılı yeni TTK' ya göre, 6762 sayılı TTK' da belirtildiği gibi taşıyıcının kusurlu olmadığını ispat etmesi sorumluluktan kurtulabilmesi için yeterli olmamaktadır. Bu düzenlemenin temel kuralı ziya ve/veya hasarın beklenmedik ve kaçınılmaz bir olay sonucunda gerçekleşmiş olmasıdır. Taşıyıcı, basiretli bir taşıyıcının gösterebileceği en üst özeni göstermiş olmasına rağmen, ziya ve/veya hasar yine de meydana gelmişse ve taşıyıcı bu olayı ispat edebilirse sorumluluktan kurtulmaktadır. TTK m.877' ye göre taşıyıcı, taşıma vasıtasındaki arızayı, vasıtayı kiraladığı kişinin veya onun temsilcilerinin ya da çalışanlarının kusurlarını göstererek sorumluluktan kurtulamamaktadır. Burada taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın meydana gelmesinde kusurunun bulunmamasını değil TTK m. 876 ve m. 878'de düzenlenen durumlardan birinin varlığını kanıtlaması gerekmektedir (6102 sayılı TTK m. 8766, m. 877 ve 6762 sayılı TTK m. 781).

CMR m. 17'de taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemiştir. Bu maddeye göre kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin kusurundan veya taşıyıcının önlemesine imkan olmayan ve sonuçlarına engel olamayacağı durumlardan dolayı meydana gelmişse taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır. M. 17, 3, 4 hükümleri beraber değerlendirildiğinde CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluktur (Kaya, 1999: 60).

CIM'e baktığımızda ise taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluktur. Temel sorumluluktan kurtulma sebebi, CMR'de olduğu gibi m. 36 f.2'de düzenlenmiş olan taşıyıcının önlemesi imkansız olan ve sonuçlarına da engel olamayacağı bir olayın ortaya çıkmasıdır (CIM).

Multimodal taşımalarda taşıma operatörünün sorumluluğu sözleşmeye dayandığından sözleşmesel bir sorumluluktur. Sözleşmesel bir sorumluluk olması nedeniyle de, taşıma sözleşmesinden doğan talep hakkını kullanan gönderen veya gönderilen, taşıyanın kusuru olduğunu ispat etmek zorunda değildir. Herhangi bir ziya, hasar vb. kaynaklı zarar olması durumunda, alacaklının sadece zararı ispatlamış olması yeterlidir. Multimodal taşıma operatörü, kusuru olmadığını ispatlayamazsa, sözleşmeden doğan borca aykırılık nedeniyle tazminat ödemekle yükümlüdür (Karacan, 1994: 57).

Uluslararası sözleşmelerde ve TTK' da taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiştir. Taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar bu malların kısmen veya tamamen kaybından veya hasarından veya gecikmeden dolayı sorumludur. Yine TTK. 875. maddesinde taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zayıandan, hasardan veya teslimdeki gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu olduğu düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler ışığında, taşıyanın kusurlu olduğunun karine olarak kabul edildiği söylenebilir (6102 sayılı TTK m. 875).

Ancak bu objektif sorumluluk olarak değerlendirilemez. Gerek uluslararası sözleşmelerde gerekse TTK'da ve Yargıtay İçtihatlarında taşıyanın kusursuz olduğunu ispatladığı durumlarda sorumluluktan kurtulma halleri düzenlenmiştir. Bu nedenle taşıyanın sorumluluğunun objektif sorumluluk olarak nitelenmesi uygun değildir. Zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun

doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır (6102 sayılı TTK.m. 875 f. 2).

TTK'nın bu düzenlemesi CMR hükümlerine göre düzenlenmiştir. Eğer hasar, gecikme veya kayıp istek sahibinin kusurundan, taşımacının hatasından dolayı değil de, istek sahibinin vermiş olduğu talimattan, yüke özel bir kusurdan ya da taşıyıcının engelleyemeyeceği durumlardan dolayı meydana gelmiş ise, taşıyıcı sorumlu tutulmamaktadır (CMR. m.17 f.2).

Tüm bu yaklaşımlar taşıyıcının öncelikle kusurlu olarak kabul edildiği, taşıyıcının kusurunun ispatının alacaklı tarafa yüklenmediğini göstermekte ancak her şekilde taşıyıcının sorumlu olacağı şeklinde bir düzenleme olmadığı içinde objektif sorumluluk olarak değerlendirilemeyeceği görülmektedir.

2.1.3. Taşıyıcının sorumluluk süresinin başlaması ve sone ermesi

Taşıyıcının eşyayı koruma borcu, dolayısıyla eşya zararı ile gecikmeden doğan sorumluluğu, eşyayı teslim alması ile başlar ve eşyanın tasarruf hakkı sahibine teslimi ile son bulur (Berksoy, 2007: 759). Bu husus, CMR m. 17'de düzenlenmiştir; ancak, teslim alma ve teslim etme ibarelerinden ne anlaşılması gerektiği açık değildir.

Taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, eşya zararının, taşıyıcının sorumluluk süresi içinde meydana gelmesi gerekmez. Bahsi geçen süre içinde zarara sebep olan olayın gerçekleşmesi yeterlidir; olayın etkileri daha sonra ortaya çıkabilir.

Taşıyıcının sorumlu olduğu süre eşyayı taşımak üzere teslim almasıyla başlar. Teslim alma, taşıyıcının eşyayı kabulü ve eşya üzerinde vasıtalı ya da vasıtasız zilyet olmasıdır. Taşıyıcıda eşyayı teslim alma, gönderende ise eşyayı teslim etme iradesinin bulunması gerekir. Dolayısıyla, örneğin gönderenin taşıyıcıyı bilgilendirmeden, taşımak istediği eşyayı taşıyıcının deposuna bırakması halinde, taşıyıcıda teslim alma iradesi bulunmadığından, teslimin varlığını kabul etmek mümkün değildir. Taşıyıcının da eşyayı taşıma amacıyla değil, başka bir amaçla teslim alması durumunda veya gönderenden habersiz eşyayı muhafazası altına alıp taşınması durumlarında da yine teslimden söz edilemez (Aydın, 2006: 40).

Eşyanın teslim alındığı ve yüklendiği tarihlerin de aynı olması şart değildir. Yüklemenin kimin sorumluluğunda olduğu bu noktada önem kazanmaktadır. Eğer yükleme gönderenin sorumluluğundaysa, taşıyıcının bakım ve gözetim sorumluluğu yükleme işlemi bittikten sonra başlayacaktır. Taşıyıcı yükleme işini de üstlendiyse, eşyanın yüklenmek üzere kendisine teslim edildiği an sorumluluğu da başlayacaktır (Kılıçoğlu, 2007: 63).

Gönderen tarafından eşyanın, taşıyıcı bilgisi dışında, taşıyıcı deposuna bırakılmış olması durumunda, taşıyıcının teslim alma iradesi olmadığı açıktır. Yine gönderenin teslim etme iradesi olmadan, taşıyıcının eşyayı muhafaza altına alması durumunda da yine teslim alma durumu oluşmayacaktır. Yine taşıyıcının, eşyayı taşıma amacıyla değil başka bir amaçla teslim alması durumunda da taşıma hukuku yönünden teslim alma sayılmayacaktır. Her iki tarafında iradelerinin aynı doğrultuda olması halinde, eşyanın zilyetliğinin veya kontrolünün taşıyıcıya geçmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluk süresinin başlangıcı olan teslim alma eylemi gerçekleşmiş sayılır. Zilyetliğin nakli iki taraflı bir hukuki işlem olması nedeni ile gönderenin zilyetliği devir etme, taşıyıcının da zilyetliği devir alma iradesini taşıması gerekir (Kendigelen, 2002: 48).

Eşyanın kontrolünün taşımacıya geçmesi durumunda, zarardan sorumlu olacağı doktrinde yer almaktadır. Eşyanın taşımaya başlamadan önce, taşımacının kontrolündeki depoya teslim edilmesi ve kontrolünün taşımacıya geçmiş olması durumunda oluşacak zarardan, taşımacı sorumlu olacaktır. Ancak bu teslim eşyanın taşınması için değil ayrı bir ardiye sözleşmesine bağlanmış ise bu durumda CMR hükümleri oluşan zarara uygulanmayacaktır (Yetiş, 2006: 19).

Taşıyıcıların eşyalardan sorumlu oldukları süreç içerisinde eşyaların sözleşme kapsamında kararlaştırılmış olan ulaşım yerlerine teslimi ile son bulmaktadır. Teslimat işlemleri iki tarafa bağlı olarak işlemlerini kapsadığı için taşıyıcıların eşyaları alıcılara teslim etmeleri, eşya üzerindeki kullanım haklarının da nakledilmesi anlamını taşımaktadır. Alıcılar eşyaları kendileri teslim alabilecekleri gibi, kendileri tarafından görevlendirilmiş başka kişilerde alabilmektedir. Şayet karşılıklı olarak taraflar arasında taşımaya ilişkin sözleşmelerden başka bir ardiye sözleşmeleri ortaya konulmamışsa, taşıyıcılar bu aşamadan da sorumlu tutulmaktadır. Eşyaların alıcılara teslim edilme süresi, boşaltma işlemlerinin kim tarafından yapılacağı önem ifade etmektedir. Çünkü eşyaların boşaltılması sözleşmelerden kaynaklı ortaya çıkan ek bir sorumluluk olması bakımından taşıyıcılar tarafından

üstlenildiğinde, taşıyıcılar eşyaların boşaltılması sürecinden sonra teslimatı gerçekleştirmiş sayılmaktadırlar. Fakat bu durum taşıyıcıların değil alıcıların yerine getirmesi gerekli olan işlemlerden biri ise, eşyalar alıcının bölgesine girdiği anda teslimatın gerçekleşmiş olduğu ve taşıyıcıların sorumluluklarının ortadan kalktığı ifade edilmektedir. Eşyaların alıcılara teslim edilmiş olması bakımından ise eşyaları teslim alan kişinin alıcının bizzat kendisi olması gerekmektedir. Bu bakımdan alıcı adına işlem yapan diğer üçüncü kişiler de eşyaları taşıyıcıdan teslim alabilmektedir (Süzel, 2013: 47).

➤ **Teslim alma**

Taşıma hukuku içerisinde teslim alma, taşıma işlemi esnasında eşyanın zilyetliğinin taşıyıcıya aktarılması durumunu ifade etmektedir. Bu teslimatın gerçekleşebilmesi amacıyla taşımaya konu olan eşyaların zilyetliklerinin göndericiler ya (Demir, 2017: 54). Bu bakımdan Türk Medeni Kanunu'nun 973. maddesinin 1. fıkrası gereğince herhangi bir şey üzerinde fiili olarak hakimiyet sahibi olan kişiler onun zilyedi olarak kabul edilmektedir. Bu bakımdan taşıma hukuku içerisinde teslim olgusu her ihtimal içerisinde taşıyıcıların eşyalar üzerindeki fiili hakimiyetlerinin sağlanmasını belirtmektedir (TMK m.973 f.1).

Teslim alma, gönderici ile taşıyıcılar arasında birbirine uygun açık ya da örtülü irade açıklamaları ile gerçekleşmektedir. Bu bakımdan iki taraflı bir hukuki işlemdir ve bu nedenle de taşıyıcıların haberi olmadan eşyaları taşıyıcıların depolarına indirilmesi ve taşıyıcıların eşyaları saklaması için teslim alması gibi durumlarda taşıma iradesi mevcut olmadığından teslim alma durumu da gerçekleşmemiş olacaktır. Benzer şekilde ileri tarihli olarak taşınması amacıyla taşıyıcıların depolarına indirilen eşyalar, göndericilerin talimatları olmaksızın taşınmaya başlandığında, göndericilerin teslim iradelerini ortaya koymamış olması nedeniyle, teslim alma işlemi gerçekleşmemiş olacaktır (Aydın, 2006: 36).

Eşyalar birden çok parçadan meydana gelmekte ise, teslim alma işlemi bu parçalar için farklı zaman dilimlerinde gerçekleşebilir ve taşıyıcıların sorumlulukları da her teslim alma dönemi içerisinde farklı zamanlarda başlar (Umar, 1987: 67).

Teslim alma yükleme görevinin göndericiye ya da alıcıya ait olması durumuna göre farklı zamanlarda gerçekleşmektedir. Bu görev göndericiye ait olduğu durumlarda yüklemekten sonra,

taşıyıcı ya ait olduğu durumlarda ise yükleme işleminden önce gerçekleşir. Bu hallerde ise yükleme süreleri taşıyıcıların sorumluluk sürelerine dahildir.

Konu ile ilgili olarak eşyaları yükleme ya da dizme gibi işlemlerin birbirinden farklı olduğu ortaya konulmalıdır. Buna göre göndericiye ait olduğu durumlarda ise teslim alma her iki işleminde sona ermesi ile, fakat sadece yükleme görevi gönderen üzerinde bulunuyor ise eşyaların taşıma araçlarına yüklenmeleri ile gerçekleşmektedir. Uluslararası Hukuk bağlamında küçük parçaların gönderici büyük parçaların ise taşıyıcı tarafından yüklenmesi gerektiği kabul edilmektedir. Konuyla ilgili olarak öncelikle taşıma sözleşmeleri yol gösterici olacaktır. Bu sözleşmeler ile bir neticeye varılmadığı durumlarda durum gereği örf ve adetlere göre karar verilmektedir. CMR sözleşmesi uygulamalarında durumun gerektirdiğinin tersi anlaşılmadığı sürece yükleme ve dizme görevi göndericiye ait olmaktadır. Göndericinin eşyaların nitelik ve özelliklerine hakim olması ve taşınması planlanan eşyaları yüklenmesi amacıyla ihtiyaç duyulan araçlara da sahip olması gerektiği düşüncesi, yükleme işlemlerinin göndericiye ait görev olduğunu göstermektedir (Ulaş, 2002: 88).

➤ Teslim etme

Taşıma işleminin sona ermesiyle birlikte mal üzerinde bulunan zilyetliğin alıcıya devredilme işlemine teslim etme adı verilir. Teslim etme iki taraflı olarak gerçekleşen hukuksal bir işlemdir. Eşyaların alıcının haberi olmadan ilgili yere bırakılması durumunda teslimat geçerli olmamaktadır. Benzer şekilde alıcının malın zilyetliğini devralmadan ödeme yapmış olması da teslimatın geçerli olduğunu ortaya koymaz (Uslu, 2010: 14).

Alıcı CMR'nin 6. maddesi ve 1. fıkrası gereğince taşıma belgelerinde adı yazılı olan kişidir. Fakat CMR 12. maddesinin 1. fıkrası gereğince de gönderici ya da ilgili maddenin 4. fıkrası gereğince alıcının talimatı üzerine eşyalar üçüncü bir kişiye teslim edilebilmektedir. Bu şekilde yapılan teslim, belirli bir kişiye yapılmış olması durumunda geçerli olmaktadır (CMR m. 6 f. 1).

Teslim etme boşaltma görevinin kime ait olduğu konusuna göre farklı zamanlarda gerçekleşebilir. Bu görev taşıyıcıya ait ise boşaltma işlemi sonrasında, taşıyıcının görevi

olmadığı durumlarda aracın ulaştığı yerdeki alıcıya tasarruf hakkının verilmesi ile birlikte boşaltma işlemi öncesi yapılır (Gençtürk, 2006: 137).

Bazı durumlarda taşınan eşyaların gümrüklere teslimatının yapılması gerekebilir. Böyle durumlarda Gümrük Kanunları yol gösterici olmaktadır. Eşyaların gümrüklere teslimatının yapılması durumlarında, taşıyıcı bakımından teslimatın yapılıp yapılmadığı tartışma konularındandır. Bu durum eski Gümrük Kanunu 51. maddenin 1. fıkrasında "kara taşıtları ile Türkiye'ye getirilen ithalat konusu eşya ile talep halinde çıkış eşyası eğer orada sundurma ve antrepoculuk hizmetleri kanunda tekeline verilmiş bir işletme varsa bu işletmelerin sorumluluğu altındaki sundurmaları gümrüğün denetimi altında konular" şeklinde bir düzenleme bulunmaktadır (Yetiş, 2006: 101).

Mevcut yürürlükte olan Gümrük Kanununda ise bahsedilen eski Gümrük Kanununda ki maddeye atıfta bulunmamıştır. Buna karşılık konuyla ilgili eserlerde eski Gümrük Kanununda ki bu maddeye ilişkin düzenlemelere ve konu ile ilgili görüşlere yer verilmiştir.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyıcıların sorumluluğunun kaldırılması ile ilgili özel durumları ifade eden 878. maddenin 1. fıkrasında, CMR sözleşmelerinin 17. maddesinin 4. fıkrasından farklı bir şekilde yeni bir ifade eklenmiştir. Buna göre taşıyıcılar gümrük kanunu ile diğer kanunlar yoluyla getirilmiş olan sorumluluklardan kurtulmaya yönelik düzenlemelere sahip olacaklardır (Tüzüner, 2012: 93).

Gümrük Kanunu ile birlikte getirilmiş olan düzenlemeler neticesinde taşımaya konu olan eşyaların teslimatı gecikebilmekte ya da bazen bir takım hasarlara uğrayabilmektedir. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 878. maddesinin 1. fıkrası içerisinde bu duruma atıfta bulunulmuş, taşıyıcının riziko alanı dışında yer alan gerekçelerden dolayı sorumlu tutulmaması gerektiği ortaya konulmuştur.

Eşyaların gümrüklere teslim edilmesi ile ilgili CMR sözleşmelerinde özel maddeler bulunmamaktadır. Tarafların eşyaların gümrüklere teslim edilmesi yönündeki açık olarak anlaşma bulunmaması ya da örf ve adetlere göre uygulanan teamüllerin bu şekilde olmadığı durumlarda CMR ve Varşova anlaşmaları kapsamında eşyaların gümrüklere teslim edilemeyeceği belirtilmiştir. CIM 28. maddenin 2. fıkrası kapsamında ulaşım yeri

mevzuatlarının izin vermeleri durumunda bunlara imkan sağlanmıştır. Hamburg Kuralları ve Cenevre Konvansiyonuna göre ise varış yerlerindeki hukukun gereği olarak eşyaların gümrüklere ya da diğer yetkili mercilere teslim edilmesi durumunda taşıyıcıların sorumlulukları sona ermektedir. Rotterdam Kuralları ise aynı maddenin 2. fıkrasında yer alan hükümlere göre gümrüklere teslim edilmesi bakımından Hamburg kuralları ve Cenevre Konvansiyonu kararları arasında uygun sözleşmeler ortaya koymuştur. Konu ile ilgili olarak taraflar arasında yapılmış olan sözleşmelere üstünlük sağlanması gerektiği görüşü hâkimdir. Buna karşılık eşyaların sahiplerine ulaşmaya kadar taşıyıcıların sorumluluklarının devam ettiği görüşleri de bulunmaktadır (Şener, 2001: 46).

➤ Teslim engellerinin varlığı

Taşımaya konu olan eşyaların birtakım sebeplerle ilgiliye ulaştırılmama durumlarına teslim engeli adı verilmektedir. Alıcının eşyaları teslim almaması ya da teslim almış olmasına rağmen karşılığı olan ücreti ödememesi, boşaltma görevini alıcıya ait olduğu halde bu görevi yerine getirmemiş olması, ödeme şartına bağlı taşıma işlemlerinde ithalatçı olarak tanımlanan alıcının sözleşmeden kaynaklı borcunu, sözleşmelerde ifade edilen durumlardaki bankalara ödememesi, bu bakımdan da taşıyıcıların taşıdıkları eşyaları alıcılara teslim edememesi gibi durumlar teslimat engellerine örnek olarak verilebilir (Oğuzman, 2000: 97).

Teslimat engellerinin olması durumlarında taşıyıcıların sorumlulukları yine de devam etmektedir. Bu bakımdan teslimat problemleri ile karşılaşan taşıyıcıların, bu sorumluluklardan kurtulabilmesi için özel olarak düzenlemeler bulunmaktadır. CMR 5. maddesinin 1. fıkrası içerisinde yer alan bu açıklamalara göre taşıyıcılar, eşyaların alıcı tarafından alınmaması ile karşılaşmışlarında, göndericiden talimat bekleyeceklerdir. Bu durumda gönderici taşıma belgelerinin ilk nüshalarını ibraz etmeksizin göndermiş olduğu eşyalar üzerinde tasarruf yetkisine sahip olacaktır. Fakat CMR 15. madde 2. fıkraya gereğince alıcı eşyaları teslim almaktan kaçınılmış olsa da gönderici, taşıyıcıya aksi talimat verilmediği müddetçe alıcı malların teslimini talep edebilir (Kılıçoğlu, 2007: 31).

Taşımaya konu olan eşyalar alıcının teslim almak istememesi durumlarının dışında bir sebebe bağlı olarak teslim edilemiyor ise gönderici CMR 12. maddesinin 5. fıkrası gereğince taşıma belgelerinin ilk nüshalarını ibraz etmek şartıyla eşyalar üzerinde tasarruf yetkisine sahip

olur. Bu ihtimaller içerisinde taşıyıcıların sorumluluklarının bitmesi alınacak olan talimatlara göre olacaktır (Aydın, 2006: 45).

Taşıyıcılar teslimat engelleri ile karşılaştıklarında CMR 16. maddesinin 2. fıkrası gereğince eşyaları tasarruf hakkı sahibinin adına boşaltabilir. Böyle bir durumda boşaltma görevi kendi üzerinde olmasa dahi, boşaltma sırasında taşıyıcıların sorumlulukları devam etmekte ve boşaltma işlemlerinin tamamlanması üzerine sonlanacaktır (CMR m. 16 f. 2). Taşıyıcılar boşaltma faaliyetleri sonrasında CMR 16. maddenin 2. fıkrası gereğince tasarruf hakkına sahip olan kişi adına eşyaları koruyabileceği gibi, aynı maddeye göre üçüncü kişilere de teslimat yapabilir. İlk durumda tasarruf hakkına sahip kişi ile taşıyıcı arasında vedia sözleşmesi gerçekleşir. Taşıyıcılar bu sözleşmeyi üçüncü kişilerle de yapabilmekte olup, bu kişilerin seçilmesinde dikkatli davranmak durumundadır (Gençtürk, 2006: 141).

Taşımaya konu olan eşyaların taşıyıcılar tarafından satılabilmesi de imkanlar dahilindedir. Taşıyıcıların bu imkanları kullanmaları için CMR 16. maddesinin 3. fıkrası gereğince eşyaların bozulabilir durumlarının olması ya da depolanma durumlarında ortaya çıkabilecek masrafların eşyaların değerini aşacak olmaları durumlarında taşıyıcılar, tasarruf hakkı olan kişilerden talimat almasalar dahi eşyaları satma hakkına sahip olurlar (CMR m. 16 f. 3).

Taşıyıcılar eşyaları satabilmek amacıyla CMR 16. maddesinin 3. fıkrası gereğince tasarruf hakkını bulunduran kişiden CMR 12. maddesinin 5. fıkrası gereğince de kabul edilebilir bir talimat beklemek durumundadır. Fakat gerekli süre kapsamında talimatların gelmemiş olması durumlarında, taşıyıcılar eşyaları satabileceklerdir.

Teslimat engeli taşıyıcıların ellerinde buldukları eşyaları teslim etme isteklerine karşılık bir takım sebepler nedeniyle eşyaları teslim alması gereken kişilere ulaştırılamaması olarak ifade edilmektedir. Eşyaların gidecekleri yere ulaşmış olmalarına rağmen alıcıya teslim edilememesi durumuna ilişkin her durum ya da engel teslimat engeli olarak ifade edilmektedir (Süzel, 2013: 58).

Alıcının olmaması ya da ulaşılamaması, alıcının eşyaları teslim almak istememesi, taşıma maliyeti konusunda anlaşmazlıkların ortaya çıkması, yetkili makamların eşyanın alıcıya teslim

edilmesine izin vermemesi gibi durumlar teslimat engellerine örnek olarak gösterilebilir (Seven, 2001: 27).

6762 sayılı Türk Ticaret kanununun 790. maddesinde teslimat engellerine yer verilmiştir. Bu maddeye göre teslimat engellerinin bulunması durumlarında taşıyıcılar bu durumu göndericiye haber verip talimat bekleyeceklerdir. Gönderici talimat vermediğinde ya da yapılması imkansız olan talimatlar verdiğinde taşıyıcılar eşyaların yeni edimine teslim edilmesi için eşyaların varış yerlerindeki mahkemelere başvurabilirler. Bununla birlikte taşıyıcılar imkanları dahilinde eşyaları satabilirler (Taşpınar, 2004: 48).

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu konu ile ilgili olarak CMR sözleşmelerine uygun bir yöntem ortaya koymuş olup teslimat ve taşıma ile ilgili engeller için özel hükümler ortaya koymuştur. İlgili kanunun 869. maddesinde teslimat engellerinin bulunması durumunda taşıyıcılar 868. maddeye göre eşyalar üzerinde tasarruf yetkisine sahiptirler. Bu madde ile Ayrıca tasarruf hakkının kullanılabilmesi taşıma belgelerinin gösterilmesi şartına bağlanmış olsa da, teslimat engelleri düşünüldüğünde bu belgelere gerek olmaksızın tasarruf hakkını kullanabilir. Taşıyıcılar göndericiler tarafından gerekli ve uygun talimatları alamadıklarında, tasarruf hakkına sahip olan kişilerin yararı için en iyi görülen tedbirleri almakla sorumlu tutulmuşlardır (6102 sayılı TTK m. 869, 868).

➤ **Taşıma engellerinin varlığı halinde**

CMR 14. maddenin 1. fıkrası gereği taşımaya konu olan eşyalar, teslimat noktasına ulaşmadan, taşıma belgelerinde belirtilmiş şartlara uygun olarak taşınamaz durumlarda ise, taşıma engellerinin bulunduğu söylenebilir (Gençtürk, 2006: 142). Buna örnek olarak CMR 6. maddesinin 2. fıkrası gereği eşyaların taşıma sırasında başka araçlara aktarılması yasaklanmış ya da taşıma süresi belirtilmiş ancak taşıma işlemlerinin belirlenen bu şartlar kapsamında gerçekleştirilmesi imkansız duruma gelmiş olabilir. Bu şartlar içerisinde taşıyıcılar teslimat engellerindeki gibi, eşyaların tasarruf hakkını elinde bulunduran kişilerden talimat isteyerek, bu talimatlar ölçüsünde taşıma faaliyetlerinin tamamlanması ve talimatlara uyulması gerekmektedir (CMR m. 6 f. 2).

CMR 14. maddesinin 2. fıkrası gereğince eşyaların taşınmasında, taşıma belgelerindeki şartlardan farklı şekillerde yapıyor ise taşıyıcılar aynı maddenin 1. fıkrasından farklı bir şekilde, eşyaların tasarruf hakkını bulunduran kişilerden makul süreler içerisinde talimatların gönderilmesini bekleyeceklerdir. Bu süre içerisinde talimatlar gelmediği durumda sözleşmenin 16. maddesinin 2. fıkrası gereğince eşyalar hakkında tasarruf hakkı taşıyıcı ya geçer ve taşıyıcı eşyaları boşaltabilir ya da satabilir. Bu olasılık durumunda sorumluluk, eşyaların boşaltılması ile son bulacaktır. Taşıyıcılar CMR sözleşmesinin 16. maddesinin 3. fıkrasındaki şartların ortaya çıkması durumunda, eşyaları satma hakkına da sahip olacaklardır (Uygur, 2003: 83).

Taşıyıcılar burada belirtilmiş olan CMR 14. maddesinin 2. fıkrası gereğince eşyaların tasarruf hakkını elinde bulunduran kişilerin menfaatlerine uygun olarak hareket etmek ve buna özen göstermek durumundadırlar. Taşıma engelleri, taraflar arasında karşılıklı sözleşmelerin yapılması itibariyle eşyaların sözleşmedeki varış yerlerine ulaşmaksızın bir takım engeller nedeniyle, taşıma işleminin imkansız hale gelmesi durumuna sebep olan engellerdir (Üstündağ, 2000: 81).

Netice de CMR sözleşmelerine göre taşıyıcılar bu tür engellerin olduğu durumlarda sözleşmenin 14. ve 16. maddelerine göre hareket etmelidirler.

2.2. Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu

Taşıyıcıların sorumlulukları, göndericiler ile yapılan sözleşmelere dayalı olup, sözleşmeden kaynaklı sorumluluklardır. Taşıyıcılar taşımak suretiyle teslim almış oldukları eşyaları sözleşmelerde belirtilen yerlere ve zamanında, eşyaların teslim aldığı haliyle ulaştırmak durumundadırlar. Bu sorumluluklar taşıyıcılara eşyaları her türlü hasarlardan koruma sorumluluğunu da yüklemektedir. Eşyaları koruma sorumluluğunu yerine getirememiş taşıyıcıların bu sorumlulukları, uluslararası sözleşmelerde ya da ilgili ülkelerin kanunlarında bir takım düzenlemeler içerisinde yer almıştır (Yılmaz, 1992: 41).

CMR' de eşyanın zararı bu bölüm içerisinde eşya ziyayı ve eşya hasarı başlıkları altında incelenmiştir.

2.2.1. Eşyanın ziya halinde taşıyıcının sorumluluğu

Ziya, taşıyıcıların söz konusu eşyaların tasarruf hakkını elinde bulunduran kişilere teslim edilemeyecek duruma kavuşması ya da eşyaların kendi amaçlarına uygun kullanılmaması, ekonomik değerlerinin kaybolması sonuçlarını ortaya çıkaran durumlar olarak tanımlanmaktadır. Bu durumlar eşyaların yanma, çalınma ya da kaybolma gibi fiili; eşyaların değiştirilmesi ya da ilgili kişiden başka birisine teslim edilerek geri alınamayacak durumda olması gibi hukuki nedenlerden kaynaklı olabilir (Yeşilova, 2004: 52).

Taşıma hukukları açısından ziya, taşıyıcıların teslim aldıkları eşyaları ilgili kişilere teslim edememeleri durumlarını ifade eder. Eşyaların kısmi olarak teslim edilmesi ya da tamamen teslimatının yapılamaması ya da eşyaların teslim alınması ile teslim edilmesi arasında nitelik ve miktar gibi durumlar nedeniyle azalma ya da tamamen tükenme durumları ziya durumları arasında görülmektedir (Kaya, 1998: 47).

Eşyaların geçici bir süre teslim edilememesi durumu, ziya halini her zaman ortaya çıkarmaz. Fakat geçici süre ifadesinin belirlenmesinde bir belirsizlik bulunmaktadır ve bu bakımdan eşyaların teslimatının gecikmesi ile ziya arasındaki farklılıklar CMR sözleşmelerinde düzenlenmiştir. Sözleşmenin 20. maddesinin 1. fıkrası gereğince karşılıklı olarak kararlaştırılmış olan taşıma sürelerinin sona ermesinden başlamak üzere 30 gün, bu sürenin verilemediği durumlarda ise taşıyıcıların eşyaları teslim aldığı tarihi itibarıyla 60 gün içerisinde eşyaların teslimatının yapılmaması durumlarında, eşyaların ziyaa uğramış olduğu kabul edilmektedir (Öztoprak, 2009: 2-3).

CMR Sözleşmesi'nin 20. maddesinin 2. fıkrası ve 3. fıkrası gereğince tasarruf hakkına sahip olan kişiler tazminatlarını almış ise, tazminatların ödenmesi tarihi itibarıyla bir yıl içerisinde eşyaların bulunması durumunda yazılı olarak bu tazminatlar geri talep edilebilir. Yapılan bildirimler den itibaren başlamak üzere 30 gün içerisinde alınan tazminatlar ve bu konuda yapılan masraflar iade edildiğinde eşyaların teslimatı ve gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararlar birlikte tanzim edilir (Yetiş, 2006: 61).

Eşyaların barındırdıkları bütün nitelikleri ile beraber teslimatının yapılamaması durumunu açıklayan tam ziya durumu eşyaların buldukları yerin biliniyor olunmasına

rağmen teslim edilemez durumlarını ifade eder. Örneğin cam eşyaların kırılmış olması, çimento gibi yüklerin ıslanması, gıdaların bozulmuş olması, eşyaların temel niteliklerini ya da ekonomik değerlerini kaybettiği şekilde hasarlara uğraması durumları ile halı ve tablo gibi nitelik açısından bölünmesi mümkün olmayan eşyaların zararı tam ziya olarak ifade edilebilir (Atabek, 1960: 71).

Tam ziya ile ilgili diğer bir tartışma konusu ise antika pulların koleksiyonları, yemek takımları ve antikalar gibi durumlarda bütünlük ifade eden eşyalar için geçerlidir. Bu tür eşyalar da belirli parçaların zayi olması durumlarında geri kalan kısımlar önemli miktarda ekonomik değer kaybına uğrayacaktır. Dolayısıyla eşyaların bir bütün olarak zarara uğramış sayılacağı görüşüne karşılık zararlardan değil tam ziya halinden bahsedilmesi gerektiği görüşler de ileri sürülmektedir. Eşyaların zarara uğraması görüşüne gerekçe olarak hak sahiplerine eşyaların kalan kısımlarının teslim edilmesi, anlamlı ya da anlamsız olsun bir parçanın teslim edilmiş olmasıdır (Arkan, 1984: 80).

Katılmış olduğum görüş böyle durumlarda eşyanın bütünlüğü bozulacağından ve ekonomik değer kaybedeceğinden burada tam ziya olduğu yönündedir. Bu nedenle tasarruf hakkına sahip olan kişiler yalnızca eksik parçalar bakımında değil eşyaların tamamında meydana gelen zarar açısından değer talep edebilir. Bir satranç takımı gibi eşyaların belirli kısımlarının kaybolması ile birlikte kalan kısımların kullanılamaz duruma geldiği yüklerde hasarlardan değil tam zayi durumundan bahsetmek daha doğru olacaktır.

Eşyalar tam anlamıyla ziyaa uğrayabilecekleri gibi kısmi olarak da uğrayabilmektedirler. Buradaki ayrım taşıyıcılardan talep edilmiş olan tazminat miktarları ve bu taleplere ilişkin olarak zaman aşımı sürelerinin başlaması açısından önemlidir. Nitekim sözleşmenin 23 ve 25. maddelerinde eşyaların tümüyle ya da kısmi olarak zarara uğraması durumlarında farklı tazminatların miktarları; 32. maddede ise bu taleplere ilişkin olarak zaman aşımı sürelerinin başlaması değişik şekillerde düzenlenmektedir (Akburak, 2011: 48).

Kısmi ziya eşyaların hacim, ağırlık ya da parça gibi birtakım eksikliklerin bulunması durumunu ifade etmektedir. Bu durumdan bahsedebilmek için kilo, paket ya da litre gibi ölçme birimleri ile belirlenmiş olan ve ekonomik açıdan değer ifade eden birden çok eşyanın varlığı gerekmektedir. Konuyla ilgili CMR sözleşmesinin 17 maddesinin 1. fıkrası ve 4. fıkraları

içerisinde bahsedilmektedir. Yine konu ile ilgili olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 880. maddesinin 1. fıkrası gereği taşıyıcılar eşyaların tümüyle ya da kısmen olarak zayi olmasından dolayı tazminat vermekle yükümlü tutulduklarında, bu tazminatlar eşyaların teslim alındıkları yer ve zaman dilimlerindeki değerlerine göre hesaplanmaktadır.

Örnek olarak taşıyıcılara teslim edilmiş olan 100 paketlik bir eşyanın yarısının sahibine teslim edilmesine karşılık diğer yarısının farklı nedenlerle teslim edilememesi durumları kısmi ziya olarak ifade edilebilir. Bazı görüşlere göre ambalajda eşyaların yalnızca ambalajlarının teslim edilmesi kısmi ziyayı ifade etmekte iken, ambalajın ekonomik değerinin olmaması, esas olan eşyanın ambalajın içerisindeki mal olması nedeniyle bu durumu tam ziya olarak kabul edenler de bulunmaktadır (Demir, 2017: 61).

Karşılaşılan durumlar fiili ya da hukuki nitelikte olabilmektedir. Alıcılara gerekli süre içerisinde teslim edilemeyen eşyalar için ziya maddelerine başvuru yapılabilir. Eşyaların geçici olarak teslimatlarının yapılamaması durumlarında ziya durumundan bahsetmek mümkün değildir. Çünkü eşyaların teslimatının geç yapılmasıyla kayıp hallerini birbirlerinden ayırmak gerekmektedir. Eşyaların geçici olarak teslimatının yapılamaması her ne kadar ziya olarak değerlendirilmese dahi, bir süre sonra eşyaların teslimatın yapılması bakımından öneminin bulunmadığı durumlarda veya alıcının süresi belirsiz bir şekilde beklemeden kurtarmak ve eşyaların teslimatının geç olmasını ziya durumlarından ayırabilmek amacıyla kanunlarda ve sözleşmelerde birtakım maddeler bulunmaktadır (Kaya, 1998: 64).

CMR sözleşmesinin 20. maddesinin 1. fıkrası gereğince sözleşmelerde belirlenen süreleri sona ermesi itibarıyla 30 gün içerisinde böyle bir süre verilemediği durumlarda ise taşıyıcıların eşyaları teslim alınması sonrasında 60 gün içerisinde eşyaların alıcıya teslimatının yapılmaması durumunda eşyaların ziyaa uğradığını yukarıda da belirtmiştik.

Eşyaların kısmi olarak ya da tümüyle teslim yapılamaması ya da eşyaların teslim alınmasından itibaren teslim edilmesine kadar geçen süre içerisinde ortaya çıkan farklılıklar durumlarında eşyaların ziyaa uğradığı kabul edilecektir. Tam ziya durumları eşyaların teslim alınması sonrasında tümüyle ilgili kişiye teslim edilememesi durumlarıdır. Eşyaların belirli parçalarının ziya olmaları, bir akaryakıt varilinin içerisindeki yakıtın kısmen ziya olması gibi durumlar kısmi olarak ziya durumunu ifade edecektir (Atalay, 2001: 88).

Eşyaların bu şekilde zarara uğramaları durumunda görevin yerine getirilmesi imkansız olacaktır. Şayet taşıyıcıların görevlerini yerine getirmesinde bir kusur bulunduğu buna kusurlu imkansızlık, taşıyıcıların kendi ellerinde olmayan zorunlu nedenler yoluyla ortaya çıkan durumlarda ise kusursuz imkansızlık durumları olarak tanımlanır (Kaya, 1998: 49).

2.2.2. Eşyanın hasar halinde taşıyıcının sorumluluğu

Hasar durumu eşyaların değerlerinin azalmasına neden olan her çeşit maddi olumsuzluğa ifade etmektedir. Bu tanıma göre önemli olan husus zararın değerini azalmasına sebep olma şeklidir (Topaloğlu, 2009: 400).

Bu bağlamda maddi anlamda bozulma meydana gelmeksizin eşyaların piyasa fiyatlarının düşmesi, satış mevsimlerinin geçmesi gibi durumlarda hasardan söz etmek mümkün olmayacaktır. Eşyalar da ortaya çıkan geçici kötüleşme durumları, değer kaybına sürekli olarak yol açmakta ise bir hasardan söz edilebilir. Hasar durumları eşyaların eğilme, bükülme, çizilme, kırılma, paslanma gibi sadece dış görünüşü itibarıyla gerçekleşen durumlar olmayıp, içsel olarak ortaya çıkan değer kayıpları da hasarı ifade etmektedir (Bilir, 2005: 87).

Eşyaların bu şekillerde değerlerinin kaybolması genel olarak gıda ürünlerinde ve belirli şartlar içerisinde (ısı, nem gibi) taşınması gereken şekillerde taşınma işleminin gerçekleşmesi ile ortaya çıkmaktadır. Buna örnek olarak frigorifik araçlarla taşınması gerekli olan eşyaların farklı araçlarla taşınma durumları sonucunda ortaya çıkabilecek zararlarda, eşyaların tasarruf hakkını elinde bulundurur (Adıgüzel, 2004: 25-26).

Hasarlar kısmi olarak ortaya çıkabilir. Çünkü CMR sözleşmesinin 25. maddesinin 2. fıkrası içerisinde eşyaların tümüyle veya kısmi olarak zarara uğramaları konusunda bir takım düzenlemeler yapılmıştır (CMR m. 25 f. 2).

Buna örnek olarak 200 birimlik gıda maddelerinin 100 birimlik kısımlarının nemlenmiş olmasına rağmen, hala ekonomik değer taşımaları ve geriye kalan diğer yarısının ise sağlam olması durumlarında kısmi zararlardan söz edilmektedir. Ancak burada zarar gören kısım hiçbir şekilde kullanılamaz duruma gelmiş ise kısmi ziya söz konusu olmaktadır. Tarihi eserler ya da heykel gibi eşyalarda herhangi bir parçanın kırılmış olması, şeklinde meydana gelen hasarlar,

eşyaların bir bütün olarak değerini ortadan kaldıracacağı için tam zayi durumu söz konusudur (Özdemir, 2006: 102).

Tam ya da kısmi hasar durumlarının ayırt edilmesinde ele alınması gereken önemli bir husus ise zarar gören eşyaların eski hallerine getirilip getirilmeyeceği konusudur. Bu eşyalardaki zararlar kısmi olarak tedavi edilebilir ya da satılabilir mi gibi durumları mümkün olduğunda tam hasara uğradıkları kabul edilmeyecektir. Fakat eşyaların eski hallerine getirilmesi mümkün ve aynı zamanda hasara ilişkin görüntüler de ortadan kalktığına, hak sahibi kişilerin yapmış olduğu masrafların hasar tazmini başlığı içerisinde talep etmesi mümkündür. Dolayısıyla her açıdan değerlendirildiğinde olayların somut bir şekilde dikkate alınması gerektiği önem ifade etmektedir.

Örnek olarak kamyon aracılığıyla taşınmakta olan arpaların ani frenleme sonucunda başka eşyalarla karışması durumunda ayrıştırılması amacıyla ya da eşyaların kirlenmesi gibi durumlarda temizlenmesi için ortaya konulan giderlerin, hasar tazminatı konusu içerisinde ele alınması gerekmektedir (Arslan, 1999: 100).

Bir diğer örnek olarak taşınan kumaşların ıslanması sonucunda temizlemek suretiyle eşyaların eski hallerine dönüştürülebilmesi mümkün olmaktadır. Fakat burada da taşıyıcılar ilgili kişilerin eşyaları temizletmek amacıyla ödemiş oldukları ücretleri hasar gerekçesiyle temin etme, isteme hakkına sahiptirler.

Hasar ya da tam ziya durumlarının bazen birbirine karıştırıldığı belirtilmiş olup hak sahibi kişilere eşyaların herhangi bir parçasının teslimatının yapılamadığı durumlar tam ziya olarak kabul edildiği takdirde böyle bir tartışmaya ihtiyaç olmayacaktır. Fakat yukarıda da ifade edildiği gibi eşyaların tek bir parçalarının hasara uğraması durumlarında, geri kalan kısımlar teslim edilmiş olsa dahi bir bütün olarak söz etmek mümkündür. Bu bakımdan eşyaların yalnızca belirli kısımlarının sahiplerine ulaştırılmış olması başlı başına bir kriter olarak kabul edilmemektedir. Bu nedenle genel fikirler ortaya atılmak yerine, gerçekleşen her olay için olaya özgü değerlendirme yöntemlerinin tercih edilmesi daha doğru olacaktır (Yeniocak, 2019: 49).

2.2.3. Ziya ve hasarın birlikte oluşması halinde taşıyıcının sorumluluğu

Bazı durumlarda ziya ve hasar beraber bulunabilmektedir. Bu tür hallerde aralarındaki sınırı belirleyebilmek oldukça zor olmaktadır. Böyle ihtimallerde, sınırı belirleyebilmek için somut olayın özellikleri dikkate alınmalıdır. Örneğin, hasara uğramış olan eşya tamir edilemez duruma gelmiş ya da tamir edilmesi halinde eşyadan beklenmekte olan yarar açısından artık bir anlam taşıyor ise, bu durumda ziyain varlığı kabul edilmektedir. Yine aynı şekilde, niteliği gereği bölünemeyen malın bir parçası hasar görür ise tam ziya; hasara uğrayan veya kaybolan parça, taşınan malın bütününlü anlamsız kılıyorsa, tam hasar söz konusu olmaktadır. Eşyanın tam ziyain olduğu durumlarda, hasardan söz etmek mümkün değildir (Çeker, 2008: 68).

Ziya ve hasarın beraber bulunması durumu, misli eşya taşımalarında ya da tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında birden fazla parça eşyanın taşınma işlemi esnasında ortaya çıkabilmektedir. Örneğin 200 adet konteyner yükünden 40 adedinin ara limanlardan birinde çalındığı, 60 adedinin maddi kötüleşmeye neden olan bir yangına maruz kaldığı, kalan 100 adedinin ise sağlam olarak gönderilene teslim edilen bir taşımada, ziya ve hasarın beraber bulunduğu kabul edilmektedir. Böyle bir durumda ziyaa maruz kalan kısım için ziya hükümlerinin, hasara uğrayan bölüm için ise hasar hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. Böylelikle, taşımacının ödemekle yükümlü olacağı tazminat miktarının belirlenebilmesi, ziya ve hasardan kaynaklı sorumluluktan kurtulma durumları ve sorumluluğunu sınırlandıran durumlar, ziya uğrayan bölümler için ziya, hasara uğrayan bölümler için ise hasar hükümleri kapsamında değerlendirilir (Demirsoy, 1996: 21).

2.3. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulma

Milletlerarası sözleşmelerde taşımacının sorumluluğu bakımından gecikme sorumluluğu da düzenlenmiştir. Genel olarak gecikme, taşıma işleminin gereken süre içinde yerine getirilememesi olarak tanımlanabilmektedir. Taşıma işleminin yapılması gereken süre, sözleşme ile belirlenebilir. Ancak herhangi bir süre belirlenmeyen durumlarda, basiretli bir taşımacının taşıma işlemini yerine getireceği makul süre esas alınarak da belirlenebilmektedir. CMR m. 19' da taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için gerekli olan durumlar anlatılmıştır. Buna göre taşıma işlemi süresinin aşılması, eşyanın geç tesliminden kaynaklı hak

sahibinin zarara uğramış olması, zarar ile taşıma işlemi süresinin aşılması arasında nedensellik bağı olması gereklidir (Topaloğlu, 2013: 3-4).

Taşımacının gecikmeden doğan sorumluluğu, ziya ve hasar sorumluluğu ile birlikte CMR m. 17 f. 1'de düzenlenmiştir. Bu nedenle, gecikmeden doğan sorumluluk, ziya ve hasar sorumluluğuyla aynı hukuki niteliğe sahiptir (CMR m. 17 f. 1).

Gecikmeye birçok durum sebep olabilir. Örneğin taşıma konusu olmayan başka bir araca başka malların yüklenmesi esnasında forklift operatörünün kazası sonucu ölmesi ve tüm işçilerin greve gitmesi nedeniyle bütün taşımalar etkilenmiş ve dolayısıyla gecikme meydana gelmiştir.

Gecikme, her durumda teslim etme süresinin aşılması anlamına gelmez. Örneğin, taşımacının taşınacak eşyayı geç teslim alması nedeni ile, göndericinin fazladan ardiye ücreti ödemek durumunda kalması; taşımacının taşıma işlemi süresinde taşımayı yapmış olmasına rağmen yükleme ya da boşaltma işlemi sırasındaki gecikme nedeniyle gönderici ya da gönderilen fazladan masraf yapmak durumunda kalırlarsa, bu tür zararın da tazmini gerekmektedir. Fakat, böyle durumlarda sorumluluk CMR m. 17' ye göre değil, ulusal hukuka göre belirlenmektedir (Erdil, 2007: 47).

2.3.1. Taşıma süresinin aşılması

➤ Süre kararlaştırılan hâllerde

Milletlerarası sözleşmelerde, somut bir taşıma işlemi süresi belirlemesinden kaçınılmıştır. Taşıma işlemi süresinin nasıl belirleneceği ile ilgili düzenlemeler getirilmiştir. CMR sözleşmesinde de aynı şekilde, coğrafi farklılıklar, karayollarının durumu gibi taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde etken olan unsurlar dikkate alınmış ve somut bir taşıma süresi belirlemesinden kaçınılmaktadır (Aydın, 2006: 99).

CMR m. 19 uyarınca taraflar, sözleşme ile taşıma işlemi süresini kararlaştırabilirler. Bu durumda taşıma süresi taşıma senedine yazılmalıdır. Fakat, taşıma süresinin taşıma senedine yazılmaması, taşıma süresinin belirlenmediği ve tarafları bağlamadığı manasına

gelmemektedir. Böyle bir durumda taşıma süresi belirlenmiş ise bunun ispat yükü, göndericiye aittir (Kaya, 1998: 51).

Taşıma işlemi süresini taraflar açık olarak kararlaştırmamış olsa bile bazı hallerde, aslında böyle bir sürenin varlığından söz edilir. Örneğin, taşımacının broşür veya reklamlarında, taşıma işleminin ne kadar sürede yapılacağı belirtilmiş ise veya yükün belirli bir tarihte yola başlayacak olan gemiye taşınması için gerçekleştirilen sözleşmede, taşımacının taşıma işlemini ne kadar süre içinde yerine getirmesi gerektiği anlaşılır niteliktedir (Eldemir, 2002: 28).

Taşıma işlemi süresini taraflar kararlaştırmış ise bu sürenin başlama zamanını da ayrıca belirlemiş olabilirler. Fakat, taşıma süresinin başlangıcı konusunda belirleme yapılmamış ise, eşyanın taşımacı tarafından teslim alındığı an itibariyle başlayacağı kabul edilir (Yazıcıoğlu, 2000: 83).

➤ Süre kararlaştırılmayan hâllerde

CMR Konvansiyonu m. 19' a göre, taşıma süresi sözleşme ile belirlenmemiş ise, taşıma işleminin gerçekleştiği şartlar kapsamında basiretli bir taşımacıdan beklenen makul sürenin aşılması durumunda, gecikmenin varlığından söz edilir. CMR m. 19' da makul sürenin nasıl hesaplanacağı ile ilgili bir düzenleme bulunmamaktadır. Sadece, parsiyel taşımalar ile ilgili sürenin hesaplanmasında, tüm malı bir araya getirmek için kullanılan süre de dikkate alınacaktır (Dağ, 2010: 27-28).

Taşıma için makul süre belirlenirken, taşınan malın özellikleri, taşıma ortamı, taşıma işleminde kullanılan araç, taşımacıya verilen talimatlar, taşımanın gerçekleştiği zaman dilimi, hava ve yol koşulları gibi taşıma süresine etken haller dikkate alınmaktadır. Fakat makul süre belirlenirken, taşıma işleminin yapılması esnasında meydana gelen ve taşımanın yerine getirilmesini engelleyebilecek etkenlerin de hesaba katılıp katılmaması tartışma konusu olmaktadır (Erdil, 2007: 241-242).

Sürenin hesaplanmasında sadece taşıma başlangıcındaki mevcut olan şartların dikkate alınması gerektiğini söyleyen görüş, ağırlıkta olan görüştür. Buna göre, taşıma esnasında ortaya çıkan ve taşıma süresine etki eden faktörler, süre hesaplamasında dikkate alınmaz. Bu faktörler,

CMR m. 17' de sorumluluktan kurtulma nedeni olup olmamaları bakımından değerlendirilmektedir. Süre, taşımanın başlangıcında mevcut olan koşullara göre belirlendikten sonra, taşımacının taşıma işlemini yerine getireceği anda bir engel ile karşılaşması durumunda, CMR m. 17 f. 2 kapsamında bu durumları ispat etmesi gerekir. Aksi hâlde, yani taşıma esnasında ortaya çıkan faktörler süre hesaplamasında dikkate alınmaydı, taşımacı bunları ispat etmek sorumluluğundan kurtulacaktır (Akıncı, 1999: 21).

Aksi yöndeki görüşü savunanlar, taşıma işleminin başlamasından sonra meydana gelen hallerin de süre hesabında dikkate alınması gerektiğini söylemektedirler. Nitekim CMR m. 19^a da, parsiyel taşımalar bakımından belirlenecek süre hesabında, malların bir araya getirilmesi için gerekli olan süre özellikle dikkate alınacaktır. Buna göre bu durum dışında ortaya çıkan olağanüstü durumların da süreye dâhil olması gerekmektedir. Bu görüşe göre, CMR m. 17 f. 2'deki durumlar da süre hesabında değerlendirileceği için, taşımacı sorumluluktan kurtulma aşamasında bu hükme dayanamayacaktır (Karaman, 1999: 47).

Süre hesabında taşımanın başlangıcında mevcut olan koşulların dikkate alınması daha uygun bir yaklaşımdır (Dağ, 2010: 29). Taşıma işlemi süresinin taraflarca belirlendiği durumlarda, belirlenen sürenin aşılması halinde CMR m. 17 f. 2'ye göre taşımacı, yükümlülükten kurtulmaya çalışacaktır. Böylece aynı sonuca, taşıma süresinin uygun süre ölçütü ile hesaplanması ve karşılaştırılan sürenin aşılması durumunda da ulaşılabilir ve taşımacı, sorumluluktan kurtulabilmek için CMR m. 17 f. 2'deki kurtulma olanaklarına dayanabilmelidir.

2.3.2. Zarar

CMR sözleşmelerine göre taşıyıcıların gecikmesinden doğan sorumlulukların giderilebilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan iki şart gecikmeden kaynaklı zararların meydana gelmiş olmasıdır. Gecikme sonucunda ortaya çıkan zarar gecikmeye bağlı olarak ortaya çıkan mal varlığı zararını ifade etmektedir. Bu durum genel itibarıyla eşyaların tasarruf hakkına sahip olan kişilerin mal varlıklarında ortaya çıkan azalmalar ya da malın azalması şekillerinde gerçekleşebilir (Göktepe, 2003: 63).

Örneğin teslimat süresinin gecikmesi sonucunda eşyaların piyasa değerinin azalması, eşyaların süresi içerisinde teslim edileceğine güvenilerek üçüncü kişiler ile anlaşmalar yapan ve gecikmeye bağlı olarak bu üçüncü kişilerin sözlerini yerine getirememesi durumunda bu kişilerin tazminat ya da ceza ödemeleri gibi durumlar, eşyaların zamanında teslim edilmesine bağlı olarak yapılan ardiye sözleşmesi gereğince ekstra ücretlerin ödenmesi, ve gecikmeye bağlı olarak boşaltma işlemleri için görevlendirilen kişilere ek ücretler ödenmesi gibi durumlar ve gümrük vergilerinde ki artışlar gösterilebilir (Göktepe, 2003: 63).

Bu başlık içerisinde ele alınması gerekli olan ve uygulamalar bakımından da sonuca bağlanması önem ifade eden tartışma konuları mevcuttur. Bu tartışma konuları eşyaların gecikmeye bağlı olarak ziya ve hasara uğrama gibi ya da tam tersi gecikme nedeniyle ortaya zararlar çıkması durumunda hangi sözleşme maddelerinin dikkate alınacağı hususunda toplanmaktadır. Bu bakımdan buradaki tartışmada hasara bağlı olarak gecikmenin aynı sebepten kaynaklanıp kaynaklanmadığını dikkat edilmesi gerekmektedir. Örnek olarak ziya aracın donanımı ile ilgili iken, gecikme durumları araç sürücüsüne bağlı olarak ortaya çıkabilir.

Bu bağlamda dikkate alınması gerekli olan iki görüş bulunmaktadır. Bunlardan birincisine göre hasara sebep olması durumunda iki sorumluluk türü birlikte uygulanmalıdır. Çünkü CMR sözleşmelerinde gecikmeye bağlı zararların yalnızca eşyaların zarara uğramaları dışında uygulanması gerektiğine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte gecikmeler hasara bağlı olarak ortaya çıkmışsa bu durumda eşyalar kararlaştırılan süre içerisinde alıcıya ulaşamadığında hasar ve gecikme zararları beraber talep edilebilir (Keser, 2001: 63).

Konuyla ilgili diğer görüş ise, gecikmeye bağlı hasara sebep olunması veya ziya gibi durumlarda taşıyıcıların sorumluluğuna hasar veya ziya sözleşme maddelerine göre karar verilecektir. Çünkü CMR sözleşmelerinde hasar sorumluluklarına yönelik düzenlemeler, eşyaların hangi sebepten dolayı zarara uğradığına ilişkin düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte zararın gecikmeden kaynaklı olması gibi herhangi bir ayırım ya da istisna durumlar ortaya konulmamıştır (Şamlı, 2008: 25).

2.3.3. Nedensellik

CMR sözleşmelerine göre taşıyıcıların gecikmelerinden kaynaklanan sorumluluklarının giderilebilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan şartlardan birisi, gecikme sonucu ile meydana gelen zarar arasındaki nedensellik ilişkisidir. Taşıma işlemlerinin gecikmesine bağlı olarak ortaya çıkan zararlarda sözleşme hükümleri uygulanmakta iken, bu zararların gecikmeden kaynaklı olduğu ispatlanan durumlarda sözleşmenin bu hükümleri uygulanamaz ve ilgili zararların kaynağına yönelik düzenlemeler esas kabul edilir (Karan, 2001: 49).

2.4. Yardımcı Şahısların ve Fiili Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluk

Taşıma işlemlerinin sadece ilgili taşıyıcılar tarafından yerine getirilmiş olması bazen mümkün olmamaktadır (Yeşilova, 2004: 17). Bu faaliyet özellikle teknolojik gelişmeler ve ticaret yaşamlarının uluslararası boyutlara taşınması gibi nedenlerle, birden çok kişinin katılımıyla meydana gelmektedir. Bu durum taşıyıcıların taşıma sorumlulukları, yeni taşıma sözleşmeleri ve taşıma işlemini kısmi olarak ya da tümüyle başka taşıyıcılara aktarmasına, taşıma işlemini onların yardımıyla yerine getirmelerine imkan sağlamaktadır.

Bu nedenle birden çok taşıyıcının yapmış olduğu taşımaya bağlı meydana gelen zararlar, taşımaya dahil olan her taşıyıcının kendi taşıma alanında kaynaklanmaktadır. Ortaya çıkan bu durumlar her bir taşıyıcının sorumluluğunun ayrı bir şekilde düzenlenmesini gerekli kılmıştır (Kuyucu, 2010: 71).

CMR ve Türk Ticaret Kanunu bakımından da taşıyıcıların yardımcılarının davranışlarında ortaya çıkan sorumluluklar, belirtilen sebepler nedeniyle ayrı ayrı ele alınmıştır.

Borçlu kişiler borçlarını yerine getirirken taşıma faaliyetlerine katılmasına açık bir şekilde izin verilen kişiler yardımcı kişiler olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımda önemli olan husus borçluların ya da yardımcıların taşıma faaliyetlerine katılmalarına ya da faaliyetlerin bizzat bu kişiler aracılığıyla gerçekleştirilmesine olanak sağlamasıdır. Bu nedenle şartların sağlanması durumunda, yardımcı alınan kişilerin yaptıkları iş nedeniyle ortaya çıkan zarardan, borçluların sorumlu tutulmaları mümkündür (Yeşilova, 2004: 17).

2.4.1. Yardımcı kişiler

CMR sözleşmesinin 3. maddesinde taşıyıcıların yardımcılarında doğan sorumlulukları yer almaktadır. Bu maddeler gereğince yardımcıları, taşıyıcı kimselerin çalıştırmış oldukları kişiler olup, taşıma yapılabilmesi amacıyla hizmetlerinden istifade edilen kişileri ifade etmektedir. Bu konular aşağıda detaylı bir şekilde ele alınmıştır (Kuyucu, 2010: 73).

➤ Taşıyıcının çalıştırdığı kişiler

Taşıyıcıların çalıştırmış oldukları kişiler ile taşıyıcılar arasında hizmet ilişkileri bulunmaktadır. Hizmet ilişkileri bakımından önem ifade eden husus taşıyıcıların yardımcılara emir ve talimat verebilir olmalarıdır. Taşıyıcıların tabi olmaları şartına bağlı olarak bütün çalışanlar çalıştırılan kişiler ifadesi içerisinde yer almaktadır (Gençtürk, 2006: 193).

Taşıyıcıların çalıştırmış olduğu kişilerin ortaya koydukları davranışlar sebebiyle sorumluluğuna gidilebilmesi amacıyla, bu kişilerin taşıma işleminde somut olarak görevlendirilmiş olmaları gerekmektedir (Kılıçoğlu, 2007: 46).

➤ Taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler

CMR 3. maddesi gereğince taşıyıcıların yardımcılarının diğer grubu ise taşımaların gerçekleştirilmesi için hizmet sunan kişilerdir. Bu kişiler ile taşıyıcılar arasında hizmet anlamındaki ilişkinin sürekli olması gerekmez. Bu hizmetlerden yalnızca bazı taşımalar için istifade edilebilir ve taşıma olayının tamamlanmasıyla birlikte aradaki ilişki sona erebilir. Burada taşıyıcıların yardımcılara emir ve talimatlar vermeleri şartlarının aranmamasının yanında bu kişiler taşıma işlemine doğrudan katılmayabilirler (Dirican, 2007: 386).

Ancak sözleşmeler gereği herhangi bir yolla dolaylı dahi olsa taşıma işleminde görev almaları herhangi bir zarar durumunda sorumluluklarının doğmasına yol açabilir. Bu sorumluluk görevleri yerine getirirken gerçekleşen durumlardan doğmaktadır. Bu bakımdan taşıyıcılar taşıma öncesinde eşyaların bulunduğu depo ve çalışanların, yükleme aşamasında ve gümrük işlemlerinde bağımsız işletme sahiplerinin, taşıma yapılacak aracın parkının yapıldığı garaj sahibi ve diğer taşıyıcıların faaliyetlerinden sorumludurlar (Adıgüzel, 2003: 107).

Özetle taşıma işleminin gerçekleşmesi için ortaya konulan her faaliyet taşıyıcıların kabul etmesine bağlı olarak, taşıyıcıları sorumluluk altına almaktadır. Örneğin yükleme aşamasında yardım için çağrıda bulunulan kişiler ile taşıma esnasında meydana gelen kazalar sonucunda dağılmış olan eşyaların toplanmasına yardımcı olan kişilerin faaliyetlerinden de taşıyıcılar sorumlu tutulmaktadır.

CMR'nin 17. maddesinin 3. fıkrası düzenlemesi açısından taşımacı yardımcılarının kusurlu olduğunu ileri sürerek zarardan dolayı sorumlu tutulmasını önleyebiliyorsa bu kişiler taşımacıların hizmetlerinden faydalandığı kişiler kapsamında yer almayacaktır. Ancak söz konusu olan kişiler CMR 3. maddesi kapsamında ele alınırsa söz konusu önceki düzenlemenin kullanılmasına lüzum kalmayacaktır (Arkan, 1988: 324).

CMR sözleşmesinin 28. maddesinin 2. fıkrası gereğince kendilerine eşyaların zararından ya da gecikmesine bağlı olarak sözleşme dışında talepler ileri sürülen taşıyıcıların yardımcıları, yine sözleşme kapsamında taşıyıcıların sorumluluklarını ifade eden, sınırlayan ya da kaldıran maddelerden istifade edebilmektedirler (Kılıçoğlu, 2007: 28).

2.4.2. Fiili taşıyıcılar

Gönderici ile yapılan sözleşme gereği eşyaların taşınmasının taahhüdü altına girmiş olan taşıyıcıların sözleşme kapsamında aksi ifade edilmediği müddetçe, bu taahhütleri bizzat yerine getirmesi gerekmemektedir. Teknolojik yetersizlik, eleman yetersizliği gibi birtakım nedenlere bağlı olarak başkalarının yardımı ile bu hizmeti yerine getirebilir.

Bu nedenle de taşıyıcılar konu olan eşyaları alıcıya ulaştırma görevini üstlenmesi ile birlikte kendi adına olmak üzere, yeni taşıma sözleşmeleri gerçekleştirebilir. Bu sayede taşıma görevini üzerine almış olan taşıyıcılar fiili taşıyıcı olarak anılmaktadır (Değirmenci, 2015: 394). Bu bakımdan asıl taşıyıcıların sözleşmedeki konumları ile ilgili farklı durumlar ortaya çıkabilmektedir. Burada gönderici ile yapılan sözleşme bağlamında asıl taşıyıcılar bu sıfatlarını korumakta iken, alt taşıyıcı ile yapılan sözleşmeler ise taşıma işleminin göndereni olmaktadır (Uslu, 2007: 39).

Asıl taşıyıcıların alt taşıyıcılar ile sözleşmeler gerçekleştirmesi, asıl taşıyıcıların üzerindeki sorumlulukları azaltmamaktadır. CMR sözleşmelerinde alt taşıyıcılara ilişkin

açıklamalar bulunmamaktadır. Fakat CMR 3. maddede ifadesi bulunan taşıma işlemlerinin gerçekleştirilmesi amacıyla hizmetlerinden istifade edilen diğer kişiler ifadesi alt taşıyıcıları temsil etmektedir. Bu nedenle alt taşıyıcıların ya da yardımcılarının taşımaya konu olan eşyalara verdikleri zararları asıl taşıyıcıların sorumluluğu kapsamına girmektedir. Bu sayede CMR uygulamalarında alt taşıyıcı taşıma sözleşmelerine taraf olmaması nedeniyle sözleşme hükümlerinin işbirliği ilkesi gereği, alt taşıyıcılara gidemeyen gönderici, muhatap olan asıl taşıyıcılardan eşyalardaki zararların giderilmesini talep edebilir (Can, 2000: 60).

CMR sözleşmelerinin uygulanmakta olduğu taşımalarda ihtilafli kanunlar kapsamında uygulanacak hukukun Türkiye Cumhuriyeti hukuku olması durumunda hak sahiplerin, asıl taşıyıcıların BK 116. madde ve yardımcıları konumunda olan alt taşıyıcılara karşı ise BK 49. madde kapsamında istekte bulunabilecektir (BK m. 116, BK m. 49).

CMR 34. maddede taşıma işlerinin yalnızca bir sözleşme ile birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, art arda gelen taşıyıcıların, taşıma işlemlerinin tamamından sorumlu olduğu belirtilmiştir. İlgili sözleşmenin resmi çevrelerinde ortaklaşa taşımacı başlığı içerisinde düzenlenmiş olan bu taşıyıcılar, pratikte müteakip taşıyıcılar olarak tanınmaktadır. Bu taşıyıcılar gönderici ile asıl taşıyıcılar arasında gerçekleştirilmiş olan sözleşmeleri ve ortaya çıkan sevk belgelerini teslim almaktadırlar. Bu bakımdan müteakip taşıma işlemlerinden söz edebilmek amacıyla alt taşıma sözleşmeleri açısından aranan, taşıyıcıların başka taşıyıcılar ile sözleşmeler yapması şartlarından farklı şekilde, gönderici ile taşıyıcılar arasında ilk olarak ortaya konulan taşıma sözleşmelerinin ve sevk mektuplarının teslim edilmesi gerekmektedir. Bu durumda elinde sevk mektubu olan taşıyıcılar, taşıma sürecinin tamamından sorumlu olmaktadır. Bu sayede alt taşıma sözleşmelerinden farklı olarak, göndericiler ile sevk mektuplarını alan taşıyıcıların tamamı arasında, sözleşmeden doğan ilişkiler kurulmuş olup göndericinin buradaki bütün kişilere başvurma imkanı ortaya çıkacaktır (Kendigelen, 2002: 48).

Gönderici ile alıcı lehine olduğu görülen CMR sözleşmesinin 34. maddesindeki hükümler, müteakip taşıyıcıların olduğu sorumlulukları düzenler niteliktedir. Asıl taşıyıcılar ise müteakip taşıyıcıların yaptıkları fiillerden CMR sözleşmesinin 3. maddesi gereğince sorumlu tutulmaktadır. Bu nedenle asıl taşıyıcılar 3. maddeden ve her bir müteakip taşıyıcı ise 34. maddeden sorumlu olmaktadır (Kendigelen, 2002: 44).

2.4.3. Sorumluluk için genel şartlar

CMR 3. maddesinde " bu sözleşme uygulama bakımından..." ibaresi nedeniyle yardımcıların davranışlarından dolayı taşıyıcıların sorumluluk altına girmeleri için buna neden olan fiillerin ve sonuçlarının sözleşmede belirtilmiş olması gerekmektedir. Bu bakımdan öncelikli olarak bu fiillerin hasar ya da gecikmelere neden olduğu düşünülmektedir. Fakat sözleşmenin 3. maddesinde bulunan yer itibariyle sadece hasar ya da gecikme durumlarında sorumluluklar açısından olmayıp, bununla birlikte sözleşme kapsamındaki diğer sorumluluk durumlarına ilişkin gerçekleşebilecek zararlara yönelik de uygulanmaktadır (Adıgüzel, 2003: 111-112).

Taşıyıcıların yardımcıları sözleşmelerde bulunan sorumluluk durumları dışında neden olacakları zararların taşıyıcılardan temin edilebilmesi için ilgili devletin hukuku uygulanmaktadır. Bu hukuk Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne ait olması durumunda 6102 sayılı TTK' nin 879. maddesi, 6098 sayılı Borçlar Kanunu' nun 66. maddesi, 112. maddesi, ve 116. maddelerinin uygulamaları mümkün olabilecektir (6102 sayılı TTK ve 6098 sayılı BK).

CMR sözleşmelerinde yerel hukuk kurallarının uygulanmasını gerektiren durumlara yer verilmiştir. Bunlar sözleşmenin 11. maddesinin 3. fıkrası gereğince gönderici tarafından taşıma belgelerine kaydedilerek belgelerin ekinde taşıyıcılara verilmiş olan evrakların, taşıyıcılar tarafından kaybedilmiş olması ya da amacı dışında kullanılması durumlarında taşıyıcılar, komisyoncular ile aynı ölçüde sorumlu olacaklardır ve buradaki sorumluluk miktarları ziya durumlarında ödenecek tazminatta bir kriter olarak belirlenmiştir. Bu durumda taşıyıcıların sorumlulukları ile ilgili olarak ülke hukuk kurallarının taşıma işlerine ilişkin komisyoncular ile ilgili kararları önemlidir (Oğuzman, 2000: 28).

CMR 3. maddesinde bahsedilen görevlerini gerçekleştirirken bir takım hareketlerinden ya da ihmellere bağlı olarak ifadesi gereğince, yardımcıların taşıyıcıların sorumluluklarına gidebilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan diğer bir şart ise zararın ortaya çıkmasına neden olan fiillerin, yardımcının yapmış olduğu görevlerin yerine getirilmesi esnasında ortaya çıkmış olmasıdır. Buradaki açık hüküm karşılığında bu şart hem taşıyıcı yardımcıları hem de taşıyıcılar için aranan şartlardandır (Özdemir, 2006: 56).

Taşıyıcıların sorumlulukları bakımından burada incelenen diğer bir durum ise sorumluluk konusunu teşkil eden fiiller ve yardımcılara verilmiş olan görevler arasındaki zaman, mekan ve amaç açısından olması gerekli durumdur. Burada önemli olan husus zararları ortaya çıkaran davranışların yardımcılara verilmiş olan görevler kapsamında ortaya çıkıp çıkmadığı meselesidir (Adıgüzel, 2003: 111-112).

Buna örnek olarak taşımaya konu olan eşyaların yanında içki bulunduran şoför, bu durumun fark edilmesi ile birlikte kamyonu ya da eşyalara el konulması ve buna bağlı olarak ortaya çıkan gecikmelerden dolayı olaylarda, Almanya federal mahkemeleri taşıyıcıların sorumlu olacağını belirtmiştir. Çünkü taşıyıcı kaçak içkiler taşımakta olup kendisine sağlanmış olan görevi zarara uğratmıştır (Omağ, 1985: 63).

CMR sözleşmesinin 3. maddesinde " bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır" ifadesi gereğince yardımcılardan yaptıkları fiiller nedeniyle taşıyıcıların sorumluluğuna gidilmesi amacıyla, yardımcılardan fiilleri işledikleri esnada kusurlu olmaları şartı aranmamaktadır. Bu nedenle taşıyıcıların sorumluluklarının hukuksal niteliği yumuşatılmış kusursuz sorumluluklar esasına bağlı olarak düşünülebilir. Taşıma işlemleri esnasında hastalanan ve ciddi rahatsızlıklar geçirmiş olan taşıyıcıların burada herhangi bir kusurlarının olmadığı düşünülse de gerçek taşıyıcı olan kişilerin eşyalarda meydana gelebilecek zararlardan sorumlu olması beklenmektedir (Dirican, 2007: 392).

2.5. Genel Olarak CMR Sigortası

Sigorta, iş ile ilgili risklerin sigortalı tarafta olan sorumluluklarının sigortacı tarafına aktarıldığı sözleşmelerdir. Kısaca CMR sigortaları olarak ifade edilen taşıyıcıların ekonomik sorumluluklarının sigortası, taşıyıcıların sözleşme kapsamında yer alan sorumluluklarına ilişkin risklerin sigortacı kuruluşa ya da kişilere aktarıldığı sigortalama çeşididir (Kahya, 2007: 28).

Buradaki sigorta çeşidi sözleşmenin uygulanmış olduğu taşıma sözleşmelerinin bir tarafı konumunda olan taşıyıcıların hem sigorta yaptıran hem de sigortalı olmak üzere sorumlulukları koruma altına alınmıştır. Fakat CMR sigortalarında taşıyıcıların sorumluluklarını meydana getiren her durum rizikolar kapsamında yer almamaktadır. Çünkü CMR sigorta sözleşmeleri

kapsamında koruma altına alınan sorumluluklar bakımından ilgili sözleşmenin poliçesine bakılması gerekmektedir (Kargı, 2011: 19).

İlgili taraflar sigorta poliçesinde, sözleşme ile düzenlenmiş olan sorumlulukların bütün olarak poliçeye aktarılabilceği gibi, sorumluluklardan bazıları teminat altına alınırken bazıları bunun dışında tutulabilir (Kender, 2001: 43).

Şayet anlaşmazlıkların ortaya çıktığı CMR sigorta sözleşmeleri Türkiye Cumhuriyeti hukukunda yabancı unsurlar bulundurmuyorsa, buradaki uyuşmazlıklarda öncelikle CMR sigortası sözleşmeleri daha sonra da CMR Konvansiyonu maddeleri uygulanabilir.

CMR sigortasının uygulanma şartları mevcuttur. Bu şartlar;

- Taşımanın konusunun eşya olması,
- Taşımanın belirli tür araçlar ile kara yolunda yapılması,
- Taşıma sözleşmesinin ücret/menfaat karşılığında yapılması,
- Eşyaların teslim alındığı konum ile eşyaların teslim edildiği konumun ayrı ülkeler olması,
- Sözleşme taraflarından en az birinin CMR Konvansiyonu' na taraf olması gereklidir (CMR m.1).

Öğretideki genel kabul gören tanımı ile “riziko”, genel kabul görmüş olan tanımlamaya göre, meydana gelmesi muhtemel olan veya gerçekleşmesi kesin olan ancak ne zaman gerçekleşeceği belirsiz olan, zarar ya da olmayan bir hal doğuran durumlardır (Omağ, 1985: 9).

Durumların riziko niteliğinde olabilmesi için, meydana gelmesinin özellikle insan iradesine bağlı olmaması, tesadüflere bağlı olması gereklidir.

CMR sigortasında riziko, taşımacının mal varlığının pasifini oluşturan veya artıran sorumluluk durumlarıdır. Taşımacının tüm sorumluluğunu içermekte olan bir sigorta sözleşmesinin meydana getirilmesi sorumluluk ve tehlike durumlarının öngörülememesi sebebi ile imkânsız olduğundan bu durumlar CMR' de düzenlenmiş olup, taşımacının sorumluluğunu doğurmaktadır (Demirsoy, 1996: 83).

CMR sigortasında teminat kapsamında, sigorta korumasına alınan riziko türleri CMR sözleşmesinin taşımacının sorumluluğu hükümleriyle yakından ilişkilidir. Bu sigortada sayılan rizikolar arasında, malın kısmi ya da tam ziyayı, malın hasarlanması, taşıma araçlarındaki eksiklik ya da noksanlık, sigorta ettiren taşımacı tarafından görevlendirilenlerin kusurları nedeniyle doğan hasarlar ve CMR sigorta poliçesinde belirtilmiş olan diğer rizikolar sayılır. Türkiye de CMR sigortası ve poliçe özel ve genel koşullarının oluşmasına kaynak oluşturan L'loyd'a göre rizikolar belirlenmiştir ve teminat kapsamı saptanarak uygulanmıştır (Kargı, 2011: 33).

L'loyd' a göre CMR sigorta poliçesi genel koşulları kapsamındaki teminatlar L'loyd 2. maddesi gereği açıklanmıştır. Buna göre bu teminatlar, eşyanın bir gümrükten başka bir gümrük noktasına veya bir adresten başka bir adrese taşınan ve taşıma işlemi sırasında belli bir süreliğine farklı araçlara ve/veya treylere veya treylerde bulunan ya da bulunmayan konteynerlere yüklenen veya boşaltılan mallar ile eşyaların karşılaşılabileceği hasar ve ziya ile ilgilidir. Bu sorumluluk alanının dışında yapılan taşımalar sigorta kapsamı dışındadır (Kahya, 2007: 79).

L'loyd' a göre CMR sigorta poliçesi özel koşulları kapsamındaki teminatlar ise, teminat sınırlarının belirlendiği L'loyd 2. maddesine göre, sigortalının genel şartlar kapsamında belirtilmiş olan CMR düzenlemelerine uygun bir şekilde yaptığı taşıma işleminden dolayı ortaya çıkan yasal sorumlulukları sağladığı, (bütün araç, iletim noktaları ve mallar üzerindeki koşulların sağlanması durumunda) bunun dışında sigortanın da teminat altında olan zararın ortadan kaldırılması veya azaltılması açısından yapılan zorunlu harcamalar ile sigortalıya yönelik yapılan haksız fiillerde belirlenen sınırlar içerisinde olan masrafları kapsadığı hüküm kapsamındadır (Kahya, 2007: 99).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI

3. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırı ve ödenecek tazminatlara bu bölümde yer verilmiştir.

3.1. Tazminat Borcu

Eşyaların zararı ya da gecikmeden kaynaklı zararların tazmin edilmesi CMR sözleşmesinin 23. maddesi ile 29. maddeleri arasında yapılan düzenlemelerde ortaya konulmuştur. Taşıyıcıların sorumlulukları nakit olarak karşılanması gerekli olan bir miktar ile sınırlanmış olup bu miktar eşyaların doğrudan uğradığı zararları karşılamaktadır. Eşyaların zararı nedeniyle dolaylı olarak ortaya çıkan zararların tazmin edilmesinde CMR sözleşmesinin 26. maddesi ve 29. maddeleri gibi istisna içeren düzenlemeler ile mümkün olacaktır (Kahya, 2007: 58).

Eşyaların zararlarının tazmin edilmesinde temel alınması gereken değer CMR sözleşmesinin 23. maddesinin 2. fıkrası gereğince borsa fiyatlarına göre, ilgili bir fiyatın bulunmadığı durumlarda ise benzer nitelikteki eşyaların, belirlenen objektif değerlerine uygun olarak belirlenmektedir. Eşyaların değerlerinin belirlenmesinde temel olan fiyatların tespitinin yapılması sıra ile dikkate alınmaktadır (Kahya, 2007: 58).

Borsa fiyatları eşyaların zarara uğraması durumlarında değerlerinin belirlenmesinde esas kabul edilen ilk kriter olarak görülmektedir. Burada önemli kabul edilen ve eşyaların taşıyıcılar tarafından teslim alınmış olduğu yerlerde, ilgili türdeki eşyaların borsa piyasasındaki rayiç bedeli esas alınmak suretiyle işlem görme durumudur. Eşyaların başka bir yere ait borsalarda işlem görmeleri durumunda bu fiyatlar, eşyaların değerlerinin belirlenmesinde esas kabul edilebilir. Fakat bu değer belirleme yöntemleri, bütün eşyaların orta fiyatlarının oluşmaması nedeniyle istisna olarak uygulanabilir (Karacan, 1994: 61).

Piyasa fiyatı, benzer niteliklere sahip eşyaların belirli bir bölge içerisindeki arz talep sonucunda alımı ve satımına konu olan değerlerdir. Nitekim eşyaların piyasa fiyatları arz ve

talep durumlarına göre şekillenmektedir. Fakat bazen kriz dönemlerinde yetkili makamlar tarafından resmi olarak ortaya konulan fiyatlar da piyasa fiyatlarını ifade etmektedir. Bu fiyatların şekillendirilmesinde eşyaların imalat fiyatlarına ek olarak ortaya konulan kar oranları dikkate alınmaktadır. Eşyaların piyasa fiyatlarının belirlenmesinde ticari hayatta yaygın olarak kullanılan faturalarda kayıtlı değerler de temel unsur olarak kabul edilebilir. Fakat bu kayıtlar eşyaların değerleri hakkında bir standart meydana getirir. Özellikle taşıma ücretlerinin gönderici tarafından karşılanması kararlaştırılan durumlarda, göndericinin taşıma ücretlerini de faturalara yansıtması ya da birtakım gümrük avantajlarından faydalanması için eşyalara ait değerlerin normalden daha düşük gösterilmesi gibi sebeplere dayalı olarak, faturalarda yer alan değerler eşyaların gerçek değerlerini ortaya koymayabilir. Bu durumlarda eşyaların mevcut piyasa değerlerini ifade etmediğini çoğu zaman ispatlayabilmek mümkün olacaktır (Aydın, 2006: 116).

Bununla birlikte eşyaların birden çok piyasa değerlerinin olması da mümkün olmaktadır. Böylesi durumlar genellikle eşyaların toptan ve perakende fiyatları üzerinde görülmekte olup, yurt içerisindeki piyasa fiyatları ile ihraç edilmesi planlanan eşyaların fiyatları arasında da farklılıklar görülebilir. Bununla birlikte eşyaların alım ve satımlarının kimler aracılığıyla yapıldığı da farklı fiyatları ortaya çıkaran durumlar arasındadır. Çünkü toptancılar ya da perakendeciler tarafından ortaya konulan fiyatlar farklı olacaktır.

Eşyaların piyasa fiyatlarının belirlenmesinde önemli olan diğer bir konu ise taşıma işlemleri başlamadan yapılan masraflar ile taşıma işlemi sırasında ortaya çıkan vergilerle fiyatların kararlaştırılması da dikkate alınması gereken unsurlardandır. Bu bağlamda ürünlerin ambalajlanması ile ilgili masraflar, depolanmasına ilişkin masraflar, mallar ithal edildiğinde gümrük vergilerine ilişkin masraflar eşyaların ve yerlerinin belirlenmesinde etkili olmaktadır. Borsa ve piyasa fiyatlarına bağlı olarak değerleri belirlenememiş eşyaların objektif değerlendirmeleri esas alınmaktadır. Bu değerler genel olarak sanat eserleri, antikalar, tarihi eserler, eşyaların teslim alındığı yerdeki piyasa değeri olmayan eşyalar için belirleme yapılmasını gerektirmektedir. Bu durumlarda eşyaların fatura değerleri yol gösterici nitelikte olacağı gibi, teslim alınan yer ve zaman içerisindeki arz talep dengeleri gerçekleşmeyen eşyaların, benzer yerlerdeki benzer nitelikteki eşyalar ya da başka yerlerdeki arz talep unsuru gerçekleşmiş olan aynı tür eşyaların geçerli olduğu değerler dikkate alınabilir (Kuyucu, 2010: 87).

3.1.1. Eşyanın ziya ve hasara uğraması halinde tazminatın hesaplanması ve üst sınırı

CMR m. 23 f. 1'e göre ziya durumunda ödenecek tazminat miktarı, malın taşınmak amacıyla teslim alındığı zaman ve yerdeki değerine göre belirlenmektedir. Malın CMR m. 23 f. 2'ye göre belirlenen değeri, CMR m. 23 f. 3'e göre, eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8,33 hesap birimini aşamaz. CMR m. 23 f. 7 c. 1'e göre, bu hesap birimi Uluslararası Para Fonu tarafından belirlenmiş olan Özel Çekme Hakkı'dır (CMR m.23 f. 1).

CMR m. 23 f. 7 c. 2'ye göre, tazminat miktarı hesabında sınır olan ÖÇH, taraflarca aksi belirlenmediği durumlarda yargılamayı yapan mahkemenin karar vermiş olduğu tarihteki değer üzerinden hesaplanmaktadır (Kubilay, 2003: 70).

Tazminat hesabı, tam ziya durumunda malın tamamı dikkate alınarak yapılmaktadır. Kısmi ziya halinde ise sadece ziyaa uğrayan kısım dikkate alınmaktadır. Birden çok eşyanın aynı taşıma sözleşmesinde ve aynı taşıma senedinde yer alması durumunda, eşyaların bölünmeden beraber taşınması gerektiği için ve her eşyanın kendi üst sınırını belirlemek zor olacağından bu eşyalarla ilgili üst sınır; CMR m. 12' ye göre, bütün eşyanın ağırlığı dikkate alınarak belirlenmektedir (Şamlı, 2008: 24).

Malın CMR m. 23 f. 1, f. 2 ve f. 4'e göre belirlenmiş olan değeri ile hasarsız olan değeri arasındaki fark, CMR m. 25'e göre hasar durumunda ödenecek tazminat miktarıdır. Fakat böyle hesaplanan tazminat, malın tümünün hasara uğramış olduğu durumlarda, CMR m. 25 f. 2(a)' ye göre tam ziya durumunda ödenecek tazminat ile ve malın sadece bir kısmının hasara uğradığı durumlarda CMR m. 25 f. 2(b)' ye göre, kısmi ziya durumunda ödenecek tazminat ile sınırlıdır.

Eşya kısmi hasara uğramış olsa bile, meydana gelen hasar eşyanın tamamında değer kaybına yol açıyorsa, bu halde tazminat hesabı tam hasar durumuna göre yapılmaktadır. Çimento yükünün ıslanması, porselen bir eşyanın kırılması gibi eşyanın ekonomik değerini ve temel özelliğini yitirecek şekilde hasara uğraması halinde, tam ziya söz konusudur. Tazminat hesabı da CMR m. 23 f. 1 ve f. 3'e göre yapılır (Kılıçoğlu, 2007: 63).

Taşımacının sorumluluğu kapsamında genel kural milletlerarası sözleşmelerde, zararın sınırlı bir şekilde tazmin edilmesidir ve belirlenen bu sınır taşımacı lehine azaltılamaz. Fakat

bazı durumlarda arttırılması mümkün olabilir. Bu durum, CMR sözleşmesi için de geçerli olmaktadır. CMR m. 23 ve m. 25'e göre ödenmesi gereken sınırlı tazminat miktarının bazı koşullar altında arttırılması mümkün olmaktadır.

CMR m. 24'e göre gönderici ile taşımacının anlaşmaları halinde taşıma işlemi ücretine ek bir ücret ödenmesi koşuluyla, CMR m. 23 f. 3'teki sınırı aşan bir değeri taşıma senedine yazabilmektedir. Bu durumda belirlenmiş olan değer, CMR m. 23 f. 3'teki sınırın yerine geçmektedir. Belirlenmiş olan değer geçerli olması için taşıma senedi düzenlenmesi ve bu değer senede yazılmış olması gerekmektedir (Şamlı, 2008: 30).

Malın gerçek olan değerinden daha fazla bir değer belirlenmiş olması durumunda ödenecek tazminat, malın gerçek değerini aşmayacaktır. Nitekim CMR m. 24'e göre belirlenmiş olan değer, sadece CMR m. 23 f. 3'teki üst sınırın yerine geçmektedir. Bu durumda bile ödenecek tazminat CMR m. 23 f. 1 ve f. 2'ye göre belirlenmektedir ve taşımacının sorumluluğunu arttırmayacaktır. Fakat tarafların belirlediği değer, malın gerçek değerinden az ve CMR m. 23 f. 3'teki sınırı aşıyorsa sorumluluk bu değer üzerinden hesaplanacaktır. Ancak belirlenmiş olan değer CMR m. 23 f. 3'teki sınırın altında kalırsa, CMR m. 41'e göre geçersiz sayılmaktadır ve böyle bir durumda yine CMR m. 23 f. 3'teki sınır uygulanmaktadır (Şamlı, 2008: 29-30).

CMR m. 24'e göre belirlenecek olan üst sınır, sadece ziya ve hasar sorumluluğunu ele almaktadır ve bu nedenle malın uğramış olduğu doğrudan zararın tazminini sağlamaktadır. Gecikmeden dolayı ortaya çıkan zarar ise bu hükmün dışındadır. Gecikmeden dolayı meydana gelen zarar CMR m. 23 f. 5'te düzenlenmektedir (CMR m.24, m.23).

3.1.2. Gecikmeden dolayı ödenecek tazminat

CMR m. 23 f. 5'e göre tasarruf hakkı sahibi, gecikmeden dolayı zarara uğradığını kanıtlarsa, taşımacı taşıma işlemi ücreti ile sınırlı olarak zararı tazminle sorumludur.

Tazminat sınırı ücret belirlenirken, gecikmenin meydana geldiği bölümle orantılı değerlendirme yapılmamaktadır, bütün taşıma işlemi süresi dikkate alınmaktadır. Ayrıca bu ücret, hasar ve ziya nedeniyle ödenecek tazminatın tayininde ödeme hesabına katılan CMR m.

23 f. 4'teki gümrük vergisi ve diğer masrafları kapsamamaktadır; sadece taşıma işlemi ücretini ifade etmektedir.

CMR m. 26'ya göre söz konusu tazminatın üst sınırının artırılması taraflarca anlaşma sağlanması sonucunda özel yarar bildiren değer taşıma senedine eklenip yazılması ile mümkün olmaktadır. Fakat bu anlaşmanın geçerli olabilmesi için tarafların taşıma süresini kararlaştırması şarttır. CMR m. 29'a göre taşımacı, kendisinin ya da yardımcılarının kast ya da kasta eş değer kusurunun varlığı halinde CMR sözleşmesinde bulunan sorumluluğu savunma ve sınırlandırma imkânlarından yararlanamamaktadır. CMR m. 24'e göre ziya ve hasar durumuna özgü tazminatın üst sınırının artırılabilmesi olanağı ise, gecikme zararında uygulanmamaktadır (Aydın, 2006: 127).

CMR m. 27 f. 1'e göre tasarruf hakkı sahibi, kendine ödenecek tazminat için faiz talebinde bulunabilir. Bu faizin miktarı, yıllık %5 olarak hesaplanmaktadır. Bu faizin başlangıç tarihi, yazılı talepte bulunma ya da yazılı talepte bulunulmaması durumunda davanın açılmış olduğu tarihtir. Hükümde açık olarak yazılı bildirim şartı koşulduğundan talebin sözlü bir şekilde iletilmesi geçersiz olmaktadır. Ayrıca yazılı talepte bulunma tarihi, tasarruf hakkı sahibi tarafından bu talebin gönderildiği tarihi ifade eder (CMR m.27 f.1).

Faiz, tarafların anlaşması ya da mahkeme tarafından verilen karar tarihine kadar işlemektedir. Bu tarihlerden sonra faizin işletilmesi ise ulusal hukuk hükümlerine göre uygulanır. Türk Hukuku'nun uygulanması durumunda, anlaşma ve karar tarihi itibariyle temerrüt faizi olarak ödenecektir (Can, 2000: 60).

CMR hükümleri gereğince, söz konusu olan faiz miktarının artırılması mümkün olmamaktadır. Fakat, Yargıtay İçtihatları ile bu hükmün Türk Hukukunda uygulanma şekli değiştirilmektedir. Yargıtay, %5'lik faiz oranının Türkiye'de var olan yüksek enflasyon şartları nedeni ile yetersiz kalmasından kaynaklı sadece yabancı para borçlarında uygulanmasını içtihat edinmiştir. Türk parası ile ödenecek borçlarda ise ticari işlemlerdeki temerrüt faizinin uygulanmasını içtihat edinmiştir. Fakat, CMR m. 27 f. 1'in açık ifadesi, sözleşme kurallarının emredici özelliği ilkesi ve sözleşmenin uygulanması açısından yeknesaklığın sağlanması amaçlarına bakıldığında, Yargıtay içtihadının CMR Konvansiyonu düzenlemesine uygun bir şekilde değiştirilmesi isabetli olacaktır (Kılıçoğlu, 2007: 49).

3.2. Kurtulma Durumları

CMR m. 17 taşımacının eşya zararı ile gecikmeden meydana gelen sorumluluğuna ilişkin düzenlemeye yer verdiği gibi aynı zamanda gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulmaya yönelik düzenlemeye de yer verir. CMR m.17 f. 4' te sorumluluktan özel kurtulma nedenlerine CMR m.17 f. 2'de ise, sorumluluktan genel kurtulma nedenlerine yer verilmiştir. Özel kurtulma sebepleri ziya ve hasar sorumluluğuna, genel kurtulma sebepleri ise ziya-hasar ve gecikme sorumluluğuna ilişkindir (Adıgüzel, 2003: 119).

Sorumluluktan kurtulma nedenleri arasındaki bir diğer fark ise, ispata ilişkindir. Genel sorumluluktan kurtulma nedenine dayanan taşıyıcı, CMR m. 18 f. 1'e göre, bu nedenin varlığını ve bu neden ile ortaya çıkan eşya zararı ya da gecikme arasında nedensellik bağının varlığını ispatlamalıdır. Oysaki sorumluluktan özel kurtulma nedenine dayanan taşımacının, CMR m. 18 f. 2 c. 1'e göre, sadece nedenin var olduğunu ispatlaması yeterli olmaktadır. Fakat, özel nedenlere ilişkin bu ispat kolaylığı, CMR m. 18 f. 2 c. 2'e göre, hak sahibi tarafından, aksi ispatlanarak bertaraf edilebilir (Aydın, 2006: 44).

Sorumluluktan kurtulma nedenleri Y-TTK' da, CMR' den farklı sistematik ile ancak benzer içerik ile düzenlenmiştir. Özel kurtulma sebepleri Y-TTK' da, CMR'nin aksi olarak hem mal zararı hem gecikme sorumluluğu açısından geçerli olmaktadır. Ayrıca özel kurtulma sebepleri genel kurtulma sebeplerine kıyas olarak, taşıyıcı açısından daha hafif bir ispat olanağı getirir.

3.2.1. Genel sebepler

3.2.1.1. Talep hakkı sahibinin kusuru

CMR sözleşmesinin 7. maddesinin 2. fıkrası gereğince zarar ya da gecikme durumları sahibine ilişkin kusurlardan dolayı ortaya çıkmışsa taşıyıcılar bu zararlardan sorumlu tutulamazlar. Sözleşmenin ilgili çevrelerinde istek sahibi olarak tanımlanan kişiler gönderici ve alıcıları tanımlamaktadır. Gönderici ve alıcılar ile birlikte, bu kişilerin yardımcılarına ilişkin ortaya çıkmış olan kusurlar da taşıyıcıları sorumluluktan kurtarmaktadır (Adıgüzel, 2004: 28).

Bu kişilerden kaynaklanan zararlar ya da gecikme nedeniyle ortaya çıkan kusurlar, eşyaların gerektiği şekilde paketlenmemiş olması ve ayrıca eşyaların nitelikleri ile ilgili ihtiyaç duyulan bilgilerin taşıyıcılara verilmemesi ya da gümrük vergilerinin kusurlu hazırlanması gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır (Özdemir, 2006: 58).

Mal üzerindeki hak sahibi olan kişilerin kusurları genellikle eşyaların yüklenmesi, dizilmesi ya da boşaltılması gibi temel aşamalarda ortaya çıkmaktadır. Fakat bu durumlar CMR sözleşmesinin 17. maddesinin 4. fıkrasına göre aykırı bulunduğu için, ortaya çıkan kusurların kaynağının doğru bir şekilde tespit edilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte taşımacıların eşyaları teslim alma sorumlulukları olmadığı için, eşyaların teslim alınmaması durumları kusur olarak ifade edilemez. Bu ve benzeri durumlar teslimat engeli olarak kabul edilir ve taşıyıcılar sözleşmenin 15. ve 16. maddeleri kapsamında kendilerine verilen hakları kullanabilirler (Aydın, 2006: 60-61).

3.2.1.2. Talep hakkı sahibinin talimatı

CMR 17. maddesinin 2. fıkrası gereği zararlar ya da gecikmeler, taşıyıcıların kendi kusuru olmayan durumlarda ve hak sahibinin vermiş olduğu primatlardan kaynaklandığında, taşıyıcılar bu zararlardan kurtulurlar. Bu talimatlar CMR sözleşmesinin 12. maddesinde ortaya konulan talimatlara ek olarak bu talimatlar dışında yolculuk öncesine ve sonrasına ilişkin olup olmadığına dikkat edilmeksizin, hak sahibinin vermiş olduğu bütün talimatları ifade eder.

Fakat bu hususta dikkat çekilmesi gerekli bir durum ise şudur, hak sahibi taşıyıcılar tarafından yanlış bir şekilde bilgilendirilmemiş olmalıdır, aksi durumlarda bu hükümlerin uygulanması mümkün olmayacaktır. Taşıyıcılar kendilerine verilen bütün talimatları olduğu gibi yerine getirmek zorunda değildirler. Çünkü talimatlar kanuna aykırı ya da eşyalara zarar verecek nitelikte olduğunda taşıyıcıların talimatları veren kişilere durumu bildirmeleri gerekmektedir. Fakat bunda ısrar edildiğinde taşıyıcıların yerine getirdikleri bu talimatlar nedeniyle sorumlulukları ortadan kalkmaktadır (Sopacı, 2001: 83).

3.2.1.3. Taşınan eşyanın kusuru

CMR 17. maddesinin 2. fıkrası gereğince hasar ya da gecikme eşyalara özgü durumlarda kaynaklandığında taşıyıcılar sorumlu tutulmamaktadırlar. Eşyalara özgü kusurlar, eşyalardan

kaynaklı sebeplerle ve aynı nitelikteki eşyaların ayıplı olma durumlarını ifade etmektedir. Örnek olarak taşıma esnasında üretimsel hatalar nedeniyle kırılan camların ve ya yine üretimsel hatalara bağlı olarak parçaları kopan makinelere ilişkin kusurlar eşyaların kendilerine ait kusurlar olarak ifade edilmektedir (Sayhan, 2001: 47).

3.2.1.4. Taşıyıcının engelleyemeyeceği olay

CMR 17. madde ve 2. fıkra gereğinde ziya, hasarlar ve gecikme, taşıyıcıların kaçamayacakları ve sonuçlarına engel olamayacakları durumlar nedeniyle ortaya çıkmakta ise, taşıyıcılar sorumluluktan kurtulurlar. Taşıyıcıların sorumluluktan kurtulabilmeleri amacıyla dayanabilecekleri bu durumlar, taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özenin dışında, üst düzey bir özen göstermesi gerekmektedir. Bununla anlatılmak istenen, taşıyıcılardan beklenen tüm dikkat ve özenin ortaya konulmasına rağmen engellenemeyen durumları ifade etmektedir.

Taşıyıcılardan beklenen bu üst düzey dikkat, olayların özelliklerine göre değerlendirilmektedir. Genel olarak yangın, hava ve yol koşulları, kaçınılmaz olay olarak değerlendirilmemektedir. Fakat, taşıyıcının çalıştırdığı kişilerle iş ilişkisi gereği gerekli ücret ve koşulları sağlamasına rağmen, çalışanların grev kararı almaları durumunda bu olay kaçınılmaz olaydır (Süzel, 2013: 81).

3.2.2. Özel Sebepler

CMR 17. madde 4. fıkrası gereğince karşılıklı tarafların anlaşmaları ve taşıma belgelerine yazılmasına bağlı olarak eşyalar üstü açık araçlarla taşınabilmektedir. Bununla ifade edilmek istenen, üzeri örtü ile kaplanmamış araçlardır. Bu araçlarla taşınan eşyaların dış faktörlere daha fazla maruz kalabilmesi nedeniyle, eşyaların zarara uğramaları olasılıkları daha yüksektir. Bu bakımdan taşıyıcıların sorumluluktan kurtulabilmeleri amacıyla eşyaları açık araçlarla taşınması için göndericiler ile anlaşmaları ve yine bu anlaşmaların geçerli olabilmesi için de taşıma belgelerine yazılması gerekmektedir. Taşıma işlemlerinin bu şartlar içerisinde gerçekleştirilmesi durumunda taşıyıcılar ortaya çıkabilecek zararlardan ya da gecikme sorumluluklarından kurtulmaktadırlar (Kaya, 1998: 256).

Taşımaların üstü açık araçlarla gerçekleştirilmesi durumlarında, eşyaların zarara uğrama olasılıkları daha yüksek olmaktadır. Fakat bu taşıma yöntemi nedeniyle ortaya çıkabilecek

zararlar, her ne şekilde olursa olsun ziya durumunu ifade etmeyecektir. Bu durum CMR 8. maddenin 3. fıkrası gereğince üstü açık araçlar aracılığıyla yapılan taşımalarda olağan dışı eksilmeler veya paketlerin kaybolması gibi durumlarda CMR sözleşmesinin 17. maddesinin 4. fıkrasındaki savunma olanaklarından istifade edemez. CMR 17. maddesinin 4. fıkrasında sorumluluk altında kalmak istemeyen taşıyıcılar, taşıma işlemlerinin üstü açık araçlarla gerçekleştirildiğini ve bunun hak sahipleri tarafından uygun bulunduğunu ispatlamaları gerekmektedir (Adıgüzel, 2004: 32).

CMR 17. maddesinin 4. fıkrası gereği eşyaların ambalajlarının olmaması ya da gerektiği şekilde ambalajlamanın yapılmamış olması durumlarında taşıyıcılar sorumluluktan kurtulmaktadırlar. Bu sorumluluktan kurtulma durumu, nitelik bakımından ambalajı gerektiği şekilde yapılmayan eşyalar için geçerli olacaktır (Şener, 2000: 51).

CMR 10. maddesi gereğince, olması gerektiği gibi yapılmamış olan paketleme nedeniyle eşyaların zarar görmesi halinde göndericiler sorumlu tutulmaktadır (CMR m. 10). Burada hükümlerin uygulanabilmesi için taşıyıcıların, ambalajlamanın yapılmadığı ya da gerektiği gibi yapılmadığı durumlarına ilişkin zararların ortaya çıkabileceğini fark etmesi halinde eşyaların taşınma öncesinde yükleme aşamasında teslim alırken mevcut hataları taşıma belgelerine yazması, ve eşyaları ihtirazi kayıt belirtilmesi şartına bağlı olarak teslim alması gerekmektedir.

Ambalajlama işlemlerinin hiç yapılmamış olması ya da gerektiği gibi yapılmaması nedeniyle eşyaların zarara uğramaları durumlarında taşıyıcılar, üzerlerine düşen ispat sorumluluğunu yerine getirmek durumundadırlar. Fakat bu duruma karşılık eşyaların mevcut ambalajları ile zarar görmeksizin taşınmasının mümkün olduğu gönderen tarafından ispat edilebilir (Aydın, 2006: 78).

CMR 17. maddenin 4. fıkrası gereği eşyaların yükleme ya da istiflenmesi ve boşaltılması işlemleri gönderici, alıcıya da yardımcıları tarafından yapılması nedeniyle eşyalarda zararların meydana gelmesi durumlarında taşıyıcılar bu sorumluluklardan kurtulmaktadırlar. Bu sorumluluklar yükleme, istifleme ya da boşaltma aşamalarında meydana gelen zararlar ile, bu aşamalarda meydana gelmesine rağmen zarar etkilerinin sonradan ortaya çıkması, taşıma sırasında meydana gelen zararlar kapsamındadır (Şener, 2000: 53).

Yükleme, istifleme ya da boşaltma çalışmalarının kimler tarafından gerçekleştirileceği hususunda CMR ya da TTK'da açık bir ifade bulunmamaktadır. Bu bakımdan, genel itibarıyla gönderici ve alıcılara ait bir görev olduğu kabul edilmekte olup, bu durumun taraflar arasında yapılacak sözleşmeler ile belirtilmesi de mümkün olmaktadır. Bu görevler gönderici ya da alıcılara ait olması durumlarında taşıyıcıların sorumluluğu bulunmamaktadır. Fakat bu işlemlerin yerine getirilmesinde, aracın dengesi eklenmesi, teknik donanımlar, manevra hareketlerinin eşyaları etkileyip etkilemeyeceği gibi durumları kontrol etme sorumlulukları bulunmaktadır. Aksi durumda CMR sözleşmelerinin 17. maddesinin 5. fıkrası gereğince taşıyıcılar ile alıcılar ve göndericiler zararı paylaşmak durumunda kalacaklardır (Tüzüner, 2012: 24).

Taşıyıcılar yükleme, istifleme ve boşaltma çalışmalarının gönderici, alıcı ya da bunların yardımcıları aracılığıyla yapıldığının ispat edilmesi durumunda CMR 18. maddesinin 2. fıkrası gereğince sorumluluktan kurtulmaktadırlar. Fakat bu kurtuluş durumu, CMR 18. maddenin 2. fıkrası gereğince göndericilerin ya da alıcıları mevcut zararın, bu nedenlerden kaynaklanmadığını ispat edememeleri durumlarında mümkün olmaktadır.

CMR 17. maddesinin 4. fıkrası gereği eşyaların kırılma, paslanma, çürüme, kuruma gibi niteliklerden kaynaklı nedenlerle zarara uğramaları durumlarında taşıyıcılar sorumlu tutulamazlar. Bu sebepler sınırlı sayıda olmayıp eşyaların niteliklerinden kaynaklı diğer birçok durum da bu sözleşme maddelerinin uygulanmasına olanak sağlayabilir (Ulaş, 2002: 40).

Eşyaların doğal nitelikleri nedeniyle zarara uğramaları CMR 17. maddenin 2. fıkrasında düzenlenmiş olan eşyalara özgü kusurlar nedeniyle ortaya çıkan sorumluluklar farklılıklar göstermektedir. Çünkü eşyalara özgü kusurlar, üretim hataları, taşıma sözleşmesi öncesinde ortaya çıkan koruma sorunları gibi durumlarda kaynaklanabilir. Halbuki eşyaların doğal nitelikleri gereği meydana gelen zararlar, eşyaların ortak özelliği olup her zaman ortaya çıkması mümkün olan durumlardır. Bu durumların tespit edilmesinde, eşyaların normal şartlar içerisinde özel koruma tedbiri alınmak suretiyle taşınıp taşınmadığı önemlidir (Adıgüzel, 2004: 38).

CMR 18. maddenin 2. fıkrası gereğince taşıyıcılar eşyaların doğal nitelikleri gereği zararlara uğradıklarını kanıtlamaları nedeniyle CMR sözleşmesinin ilgili maddesi gereği

göndericilerin ya da alıcıların, meydana gelen zararların bu nedene bağlı olmadığını ispat edememeleri durumunda sorumlu tutulmaktan kurtulacaklardır.

Taşıyıcıların bu nedenlere bağlı olarak sorumluluktan kurtulmaları bağlamında dikkat edilmesi gereken diğer bir husus ise CMR 18. maddenin 4. fıkrasında düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcılar, eşyaları sıcak, soğuk, nem gibi değişikliklerden korumak üzere özel donanımına sahip araçlar ile taşıdıklarından, araçların seçilmesinde, bakımında ve kullanılmasında taşıyıcıya düşen bütün önlemlerin alındığını ve gerekli talimatlara uyulduğunu ispat etmediği sürece, CMR 17. maddesinin 4. fıkrasında yer alan hükümlerden istifade edemezler. Dolayısıyla taşıyıcılar eşyalarda meydana gelebilecek zararları doğal niteliklerden kaynaklandığını ispat etmeleri gerekmekte olup, bununla birlikte taşıma işlemlerini özel donanımına sahip araçlar ile yapılması gerektiğinde, bu araçların seçilmesinde gerekli özenin gösterildiğini ispat etmek durumundadır (Şener, 2000: 53).

CMR sözleşmelerinin 17. maddesinin 4. fıkrası gereğince eşyaların ya da taşınması gereken paketlerin, üzerindeki işaret ya da numaralandırmaları eksik ya da yanlış olması nedeniyle zararın ortaya çıkması durumlarında taşıyıcılar sorumlu tutulamazlar. Bu hükümden de anlaşılacağı üzere eşyaların ya da paketlerin işaretlerinin tam olması ve numaralandırılması gönderen kişinin sorumluluğundadır. Bu nedenle taşıyıcıların ilgili, sorumluluktan kurtulma imkânlarından yararlanması için bu işlemlerinde kanıtlanması gerekmektedir (Yazıcıoğlu, 2000: 99).

CMR 8. maddesinin 1. fıkrası gereğince taşıyıcılar, taşıyacakları eşyaları teslim aldıkları esnada paketlerin sayıları ya da işaretleri ile ilgili taşıma belgelerinde yer alan bilgilerin doğru olduğunu kontrol etmek durumundadırlar. Bu sorumluluğa aykırı davranış durumlarında ise CMR sözleşmesinin 9. maddesinin 1. fıkrası gereğince işaretlemelerin ya da numaralandırmaların taşıma belgeleri ile uyumlu olduğu yönünde taşıyıcılar aleyhine delil oluşturabilecektir. Fakat bu deliller CMR 17. maddesinin 4. fıkrası gereğince etkili olmamaktadır. Çünkü hükümlerin uygulanma alanları eşyaların ya da paketlerin üzerinde yer alan işaret ve numaralandırmaların eksik ya da yanlış olması nedeniyle yanlış kişilere teslimatının yapılması ve buna bağlı olarak da yükleme işlemlerinin de yanlış yapılma hallerini gerektirmektedir. Fakat taşıyıcıların bu sorumluluklardan kurtulabilmeleri amacıyla eşyaları teslim alma aşamalarında dış görünüş açısından kontrol etmeleri gerekmektedir. Paketlerin

üzerindeki işaretlemelerin ya da numara sistemlerinin paketlerin içerisindeki eşyaları ile uygun olup olmadığının kontrol edilmesi yükümlülüğü bulunmamaktadır. Taşıyıcılar bu tarz sorumluluklardan kurtulabilmek amacıyla zararı ortaya çıkaran yanlışların taşıma belgelerinde ya da sözleşmelerde yer aldığını ispat etmeleri gerekmektedir (Ulaş, 2002: 39).

Canlıların taşınması esnasında havasızlık, susuzluk, sarsıntı ya da ani frenlemeler sonucunda sakatlanmalar ortaya çıkabileceği için, bu türdeki eşyaların taşınması daha fazla risk taşımaktadır. Bu bakımdan CMR 17. maddesinin 4. fıkrası gereğince taşıyıcıları sorumluluklardan kurtulma imkanları sağlanmıştır.

Taşıyıcıların bu imkanlardan faydalanabilmesi için CMR 18. maddenin 5. fıkrası gereğince yapmak durumunda olduğu bütün önlemleri aldığını ve gerekli talimatlara uygun davrandığını ve buna rağmen zararların ortaya çıktığını ispat etmesi gerekmektedir. Fakat CMR 18. maddenin 2. fıkrası içerisinde yer alan ilkeler göz önünde bulundurulduğunda taşıyıcıların sorumluluktan kurtulabilmeleri amacıyla, ilgili zararları canlı taşınmasından kaynaklandığını ve yapması gereken sorumlulukların ya da tedbirlerin tam olarak alındığını ve talimatlara olduğunu ispat edecektir. Bu durumda CMR 18. maddesinin 2. fıkrası gereğince hak sahibi tarafından ortaya çıkan zararların sırf canlı hayvan taşınması nedeniyle ortaya çıkmadığını ispat edemedikçe taşıyıcı sorumlu tutulmayacaktır (Ulaş, 2002: 40).

CMR 17. maddesinin 3. fıkrası gereğince taşıyıcılar taşıma işlemlerini yerine getirmek için kullandıkları araçlardaki bozukluklara ve aracın kiralandığı kişilerin ya da yardımcılarının kusurlarına bağlı olarak sorumluluklardan kurtulmaları mümkün değildir. İlgili madde gereği taşıyıcılar mutlak bir şekilde sorumluluk hali ile karşı karşıyadırlar. Çünkü taşıyıcılar eşyaların zararı ya da gecikmesinin aracın iç aksamlarında kaynaklandığını ya da üst düzeyde özen göstermesine rağmen bu zararlı sonucun ortaya gelebileceğini ispat etmek haklarına sahip değillerdir (Kaya, 1998: 255).

CMR sözleşmesinin 17. maddesi ve 3. fıkrasında düzenlenmiş olan sorumluluklar, eşyaların zararı ya da gecikmelerin araç arızalanması dışındaki sebeplere dayalı olması durumunda ilgili maddenin 2. fıkrası gereğince taşıyıcıların kaçınamayacakları ve sonuçlarına engel olamayacakları durumlar bağlamında değerlendirilmektedir. Bu gibi durumlar içerisinde taşıyıcılar sorumluluktan kurtulabilirler (CMR m.17 f.2 f.3).

Taşıyıcılar bu sorumluluklardan kurtulmaları amacıyla araçların arızalanmasına dayanamazlar. Fakat taşınan eşyaların doğal niteliklerinin gerektirmesi nedeniyle özel donatılmış araçlar vasıtasıyla yapıldığında buna rağmen eşyalar zarara uğramıştır taşıyıcıların bu zararlardan ve sorumluluklardan kurtulmaları mümkün olacaktır. Çünkü burada araçtan kaynaklı zararlar ortaya çıkmamış olup eşyaların korunması için ihtiyaç duyulan donanımlardan kaynaklı zararlar mevcuttur.

Taşıma işlemi araçların kiralanması durumunda taşıyıcılar kiralama yaptıkları kişiler ile bu kişilerin yardımcıları olan kişilerin kusurları nedeniyle sorumluluklardan kurtulamazlar. Buna karşılık araçların arızalanması durumunda ispat sorumluluğu tartışmalıdır. Bir düşünceye göre CMR sözleşmelerinin 17. maddesinin 3. fıkrası ve 2. fıkrasının istisna durumları içerisinde yer aldığı, araçlardaki arızaları da bu istisnadan faydalanmak isteyen hak sahipleri ispat etmek durumundadırlar. Diğer bir görüşe göre ise ispatlama sorumluluğu taşıyıcının üzerinde bulunmaktadır. Çünkü taşıyıcılar CMR sözleşmesinin 18. maddesi ve 2. fıkrası gereğince bu sorumluluklardan kurtulabilmeleri amacıyla eşya zararlarının ya da gecikmelerin neden kaynaklı olduğunu ve hangi sebeple zarar ya da gecikmeler arasında nedensellik bağı kurulduğu önemli olmaktadır. Bu şartlar içerisinde taşıyıcılar eşyalardaki zararları ya da gecikmelerin araçtan kaynaklı olmadığını veya bir sebebe bağlı olduğunu ispat etmek durumunda olacaktır (Yılmaz 1992: 57).

3.3. Talep ve Dava Haklarının Kullanılması

Eşyaların zarara uğraması ya da gecikmeye bağlı olarak ortaya çıkan zararların giderilmesi için dava açma hakkını elinde bulunduranlar, uluslararası sözleşmelerde ve CMR sözleşmelerinde açık bir şekilde ifade edilmemiştir. Burada ortaya çıkan uyuşmazlık durumlarında sözleşmeler gereği gönderen kişiler davacı taşıyıcılar ise davalı konumdadır. Fakat sözleşmelerin üçüncü kişilerin faydasına sözleşme nitelikleri de olduğu dikkate alındığında bazı durumlarda alıcılar da davacı konum da olabilmektedir. Bunun belirlenmesinde temel olarak gönderilen eşya üzerindeki tasarruf hakkının ve taşıyıcılara talimat verme yetkilerinin kimde olduğu önem ifade etmektedir (Umar, 1987: 71). Sözleşmelerde davaların hangi mahkemelere dağıtılacak ve süreleri ile ilgili açıklamalar bulunmaktadır. Konuyla ilgili benzer nitelikteki düzenlemeler de yeni Türk Ticaret kanununda da yer almaktadır.

3.4. Yetkili Mahkeme

CMR m. 31 f. 1' e göre taraflar, davanın olacağı yetkili mahkemeyi, mahkeme ülkesinin CMR Konvansiyonuna taraf olması koşuluyla belirleyebilmektedirler. Yetki sözleşmesi, taşıma sözleşmesine de yazılabilir, uyuşmazlık ortaya çıktıktan sonra da yapılabilir.

Yetkili mahkemeyi taraflar belirlememiş ise, CMR Konvansiyonun da sınırlı sayıda düzenlenen mahkemelerin yetkisi ortaya çıkacaktır. Bu kapsamda, CMR m. 31 f. 1(a)' ya göre, davalının iş merkezinin ya da yerleşim yerinin veya taşıma sözleşmesine aracılık eden acente ya da şubesinin yer aldığı devlet mahkemelerinden birinde dava açılabilir. Veyahut CMR m. 31 f. 1(b)' ye göre, taşımacının malı teslim aldığı ya da teslim edeceği yer mahkemesinde de dava açılabilir. Fakat CMR m. 31 f. 1'e göre, bu düzenlemeler yargılamayı yürütecek olan mahkemenin yetkisini değil, yargılamanın hangi ülke mahkemesinde yapılacağını belirler. Bu nedenle, CMR Konvansiyonuna göre yetkili devlet mahkemesinin belirlenmesinden sonra, yargılamayı yürütecek olan mahkeme o devletin iç hukukuna göre belirlenir (Özdemir, 2006: 261-269).

3.5. Talep ve Dava Haklarının Düşmesi

CMR 30. maddesinin 1. fıkrası gereğince taşıyıcıların, eşyaların genel görünüşleri itibarıyla herhangi bir hasar kaydı ileri sürülmesizin eşyaların teslim alındığı durumlarda aksinin ispat edilmesine kadar, taşıma senedindeki kriterlere uygun olarak aldığı kabul edilmektedir. Alıcı bu sorunların ortaya çıkmasını önlemek amacıyla belirli eşya zararlarında teslimat aşamasında ve belirli olmayan zararlarında ise pazar günleri ile resmi tatil günleri dışında teslimat tarihi itibarıyla 7 gün içerisinde yazılı şekilde ihtirazi kayıt oluşturabilir. Bu şartların sağlanması, taşıyıcıya karşı açılacak davalarda alıcı lehine deliller oluşturabilir (Adıgüzel, 2003: 206-207).

CMR sözleşmesinin 30. maddesinin 3. fıkrası gereğince ise eşyanın teslim edilmesi itibarıyla 21 gün içerisinde taşıyıcıya herhangi bir yazılı bildirimde bulunmadığında gecikmeden kaynaklı tazminatlar ödenemez (CMR m.30 f.3). Bu hükme göre tazminat ödenemez ifadesi dava hakkının düşeceği sonucunu da ortaya çıkarmaktadır. Sözleşmenin 30. maddesinin 4. fıkrası gereğince ise ihbar süresi eşyaların teslim, kontrol ya da teslim edilmesi

gerekli olan tarihler dikkate alınmamaktadır. Bu bakımdan taşıyıcı karşı yapılacak ihbarlar teslim tarihi itibariyle başlamaktadır. Bu ihbarlar gecikme tazminatının talep edilmesine şartı olup yazılı şekilde gerçekleştirilmelidir (Fremuth, 2000: 70).

3.6. Zaman Aşımı

CMR 32. maddesinin 1. fıkrası gereğince sözleşmelere tabi olan taşıma işlemlerinden doğan talep hakları bir yıl sonunda zaman aşımına uğramaktadır. Bu talep hakları sadece hasar ve gecikme durumlarına özgü olmayıp, taşıyıcının emirleri ya da talimatlara yeterince uymaması eşya bedellerinin tahsilinin yapılmaması gibi sözleşme maddelerine aykırı davranışlara yönelik talepler için geçerli olmaktadır (Güvel, 2006: 41).

CMR sözleşmesine göre zaman aşımı süreleri başlangıcı, maddeler içerisinde her bir sorumluluk durumları için ayrı bir şekilde açıklanmıştır. CMR sözleşmesinin 32. maddesinin 1. fıkrasına göre zaman aşımı kısmi olarak hasar ya da gecikme durumlarında eşyaların teslimatının yapıldığı tarih itibariyle başlamaktadır. İlgili sözleşmenin 32. maddesinin 1. fıkrasına göre herhangi bir ayırım yapılmamıştır. Bu sözleşme hükümleri doğrultusunda zaman aşımı eşyaların tamamının ziya olması durumunda, kararlaştırılmış bir teslimat süresinin bulunması durumunda bu sürenin bitiminden başlayarak 30 gün içerisinde, belirli olmayan teslimat sürelerine ilişkin durumlarda ise taşıyıcılar tarafından teslim alınan malın teslimat tarihi itibariyle 60 gün sonra başlamaktadır. CMR 32. maddenin 1. fıkrası gereğince zaman aşımı tüm durumlarda taşıma sözleşmelerinin yapılması itibariyle 3 ayın sonunda başlamaktadır (CMR m. 32 f. 1).

Eşyaların zarar görmesine ya da gecikmelerine neden olan taşıyıcılar, bu sonuçların ortaya çıkmasında dikkatsiz davranışlar ortaya koymuşlarsa böylesi durumlarda talep ve dava hakları ilgili sözleşmenin 32. maddesinin 1. fıkrası gereğince zaman aşımı süreleri başlangıç tarihi itibariyle 3 yıl olarak belirlenmiştir (Yeniocak, 2019: 179).

3.7. Tahkim

CMR'nin 34. maddesine uygun şekilde taşıma işlemleri bir sözleşme ile çok sayıda taşıyıcı ile gerçekleştirildiğinde, sözleşmenin maddeleri gereği tazminat ödeyen taşıyıcılar, sözleşmenin 37. maddesinin 1. fıkrası gereğince vermiş olduğu tazminatları faizleri ve

masrafları ile beraber ilgili maddede belirtildiği şartlara göre geri alabilmektedir. CMR sözleşmesinin 37. maddesi 1. fıkrasında eşyanın taşınması sırasında taşıyıcı tek ise zararı tek başına ödemektedir. Birden fazla taşıyıcının sebep olduğu zararlar bulunduğu durumda, taşıyıcıların kusur oranlarına nazaran, bu oranlar belirlenemediği durumlarda ise, taşıyıcıların taşıma işleminden aldıkları faiz oranlarına göre sorumlu tutulmaktadır. CMR sözleşmesinin yine ilgili maddesi kapsamında eşyanın zararından sorumlu olan taşıyıcıların tespit edilememesi durumlarında taşıma ücretlerinden elde ettikleri pay oranında zarardan sorumlu olmaktadır. Bu zararlar ilk başta hasar gibi durumları ifade ediyor gibi görünse de gecikmeden kaynaklı zararları da kapsadığı görülmektedir (Güvel, 2006: 39).

Taşıma anlaşmalarından kaynaklı davalarda yetkili mahkemeler CMR sözleşmesinin 37. maddesi 2. fıkrasında yer alan maddeler gereği taşıyıcıların yerleşim yerleri, asıl iş merkezleri ya da sözleşmelerin yapılmış olduğu şubelerin buldukları mahkemelerden birisidir. Burada açılan davalar bütün taşıyıcılara yönelik olabilir. Bu davalarda meydana gelebilecek zamanaşımaları sözleşmenin 32. maddesinde düzenlenmiştir. Sözleşmenin ilgili maddeleri kapsamında zaman aşımaları tazminat ödemeye ilişkin mahkeme tarafından verilen kararın kesinleşmesi ya da konu ile ilgili mahkemece verilmiş bir karar bulunmaması durumlarında, tazminatın ödenmesi tarihi itibari ile başlamaktadır (Eldemir, 2002: 97).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA

4. CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA

Uygulamamızda Mersin ilinde CMR Konvansiyonu'na göre taşımacılık yapan 25 sektör profesyoneli firma ile anket çalışması yapılmıştır. Bu çalışmamız neticesinde CMR taşıyıcılığı yapan firmaların sorumluluk bilinci, memnuniyet dereceleri, CMR'de taşıyıcı olarak yaşanan sorunlar değerlendirilmiştir. Anket çalışması kapsamında taşıyıcının sorumlulukları kapsamında sorulan sorulara istenen cevaplar taşıyıcının sorumlu tutulmasını değil karşılaştıkları problemleri ifade etmektedir.

Araştırmamızda spss analiz programı kullanılarak deneklere uyguladığımız anket sonuçları analiz edilmiştir. Analiz sonuçlarımız ve bulgular aşağıda mevcuttur.

4.1. Araştırma Analizi ve Bulgular

Çizelge 4.1. Ölçekte yer alan maddelere katılımcıların verdiği yanıtların sayı ve oranları

		n	%
CMR uygulamaları bizim için önemlidir	Orta	3	12
	Yüksek	7	28
	Çok yüksek	15	60
	Total	25	100
CMR taşımacılığında memnunuz	Az	2	8
	Orta	2	8
	Yüksek	11	44
	Çok yüksek	10	40
	Total	25	100
Taşıyıcı olarak sorumluluklarımızın bilincindeyiz	Orta	5	20
	Yüksek	12	48
	Çok yüksek	8	32
	Total	25	100
Taşımada taşınan eşyanın ziyanından kaynaklı sorunların çıkma derecesi	Hiç	5	20
	Az	14	56
	Orta	3	12
	Yüksek	2	8
	Çok yüksek	1	4
	Total	25	100
Taşımada taşınan eşyanın hasarından kaynaklı sorunların çıkma derecesi	Az	6	24
	Orta	15	60
	Yüksek	3	12
	Çok yüksek	1	4
	Total	25	100
Taşımada gecikme kaynaklı sorunların çıkma derecesi	Az	6	24
	Orta	4	16
	Yüksek	9	36
	Çok yüksek	6	24
	Total	25	100
Taşımada yardımcı şahısların eylemlerinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi	Hiç	4	16
	Az	10	40
	Orta	8	32
	Yüksek	2	8
	Çok yüksek	1	4
Total	25	100	
Taşımada taşınan eşyanın doğal niteliğinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi	Hiç	5	20
	Az	3	12
	Orta	9	36
	Yüksek	6	24
	Çok yüksek	2	8
Total	25	100	
CMR' de taşıyıcı olarak yaşadığımız genel sorunların derecesi	Az	5	20
	Orta	11	44
	Yüksek	6	24
	Çok yüksek	3	12
	Total	25	100
Taşıyıcı olarak sorunların çıkmaması veya en aza indirilmesi için gerekli önlemleri alıyoruz	Orta	2	8
	Yüksek	6	24
	Çok yüksek	17	68
	Total	25	100

Çizelge 4.2. Ölçekte yer alan her bir maddeye verilen yanıtlara ait tanımlayıcı istatistik değerleri

	N	Min	Max	Mean±sd
CMR uygulamaları bizim için önemlidir	25	3,00	5,00	4,48±0,71
CMR taşımacılığından memnunuz	25	2,00	5,00	4,16±0,90
Taşıyıcı olarak sorumluluklarımızın bilincindeyiz	25	3,00	5,00	4,12±0,73
Taşımada taşınan eşyanın ziyanından kaynaklı sorunların çıkma derecesi	25	1,00	5,00	2,20±1,00
Taşımada taşınan eşyanın hasarından kaynaklı sorunların çıkma derecesi	25	2,00	5,00	2,96±0,73
Taşımada gecikme kaynaklı sorunların çıkma derecesi	25	2,00	5,00	3,60±1,12
Taşımada yardımcı şahısların eylemlerinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi	25	1,00	5,00	2,44±1,00
Taşımada taşınan eşyanın doğal niteliğinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi	25	1,00	5,00	2,88±1,24
CMR' de taşıyıcı olarak yaşadığımız genel sorunların derecesi	25	2,00	5,00	3,28±0,94
Taşıyıcı olarak sorunların çıkmaması veya en aza indirilmesi için gerekli önlemleri alıyoruz	25	3,00	5,00	4,60±0,65
Toplam	25	27,00	45,00	34,72±4,62

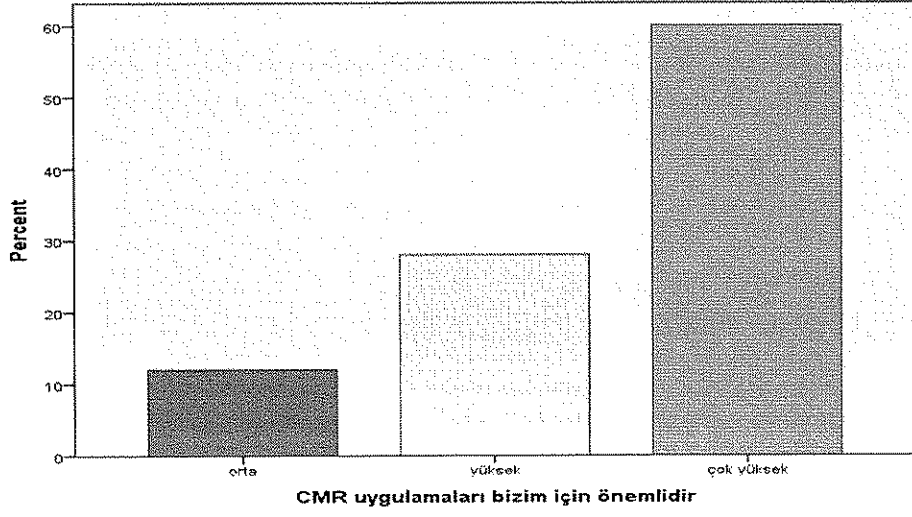
** N: ankete katılan kişi sayısı min: en küçük değer max: en büyük değer mean: ortalama sd: standart sapma

Çizelge 4.3. Ölçekte yer alan on maddeye ait güvenilirlik katsayısı

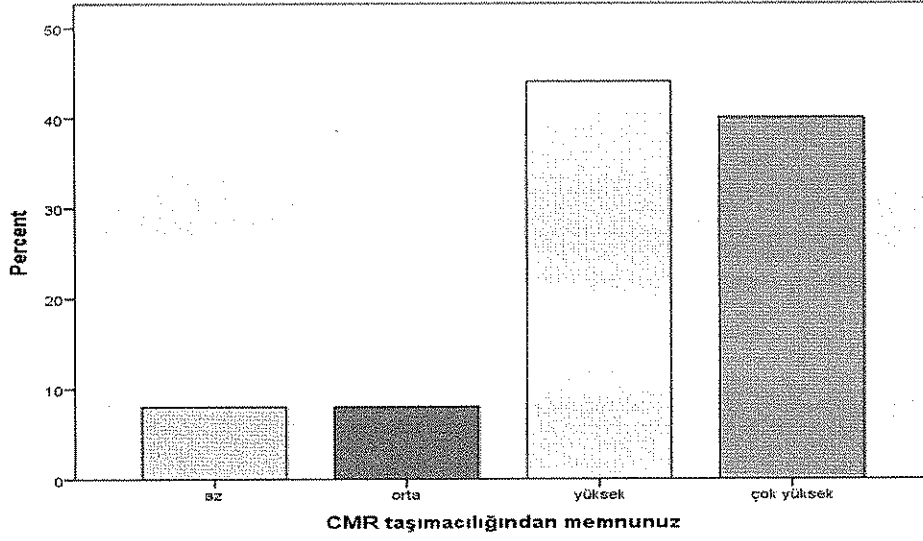
Cronbach's Alpha (α)	N
0,671	10

"Cronbach' s Alpha (α): Güvenirlik katsayısı

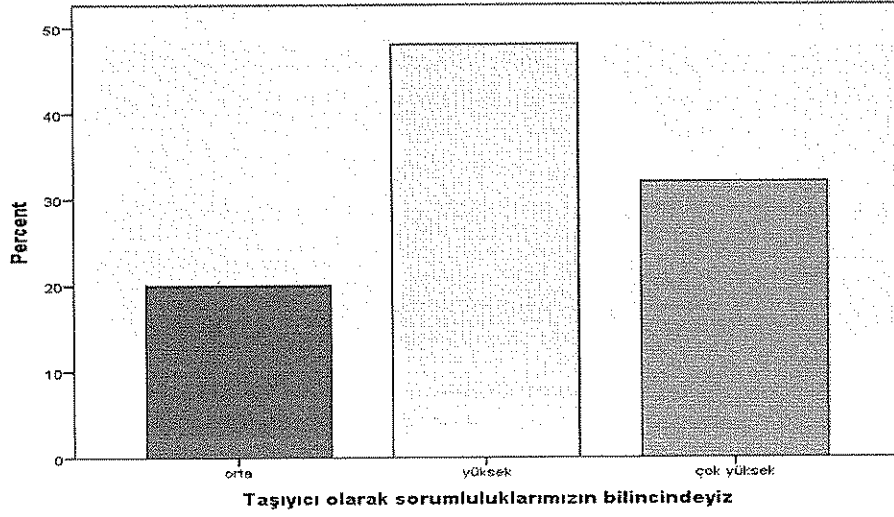
(Ölçeğe ait güvenilirlik katsayısı 0,671 olup buna göre geliştirilen ölçek oldukça güvenilirdir.)



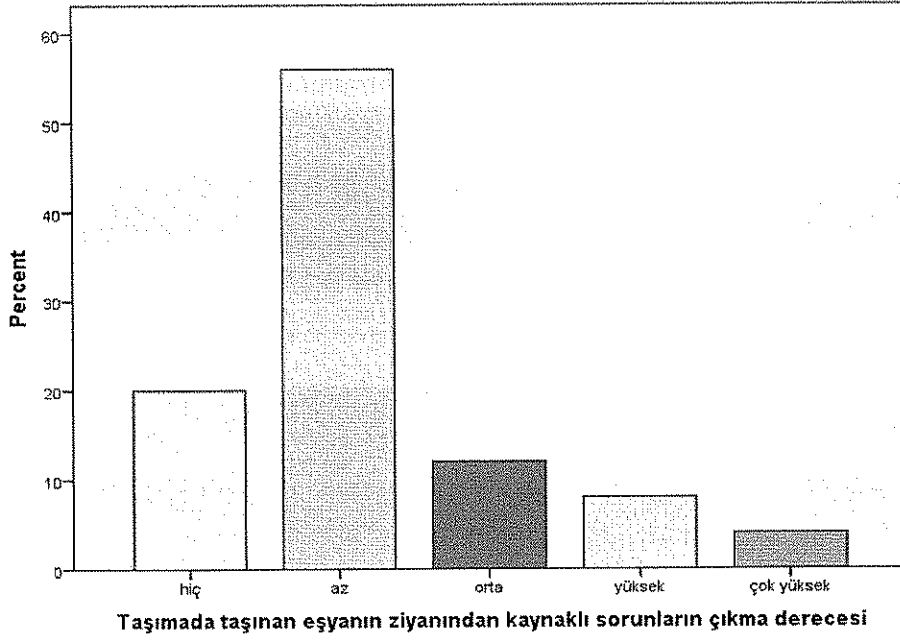
Şekil 4.1. CMR uygulamaları bizim için önemlidir.



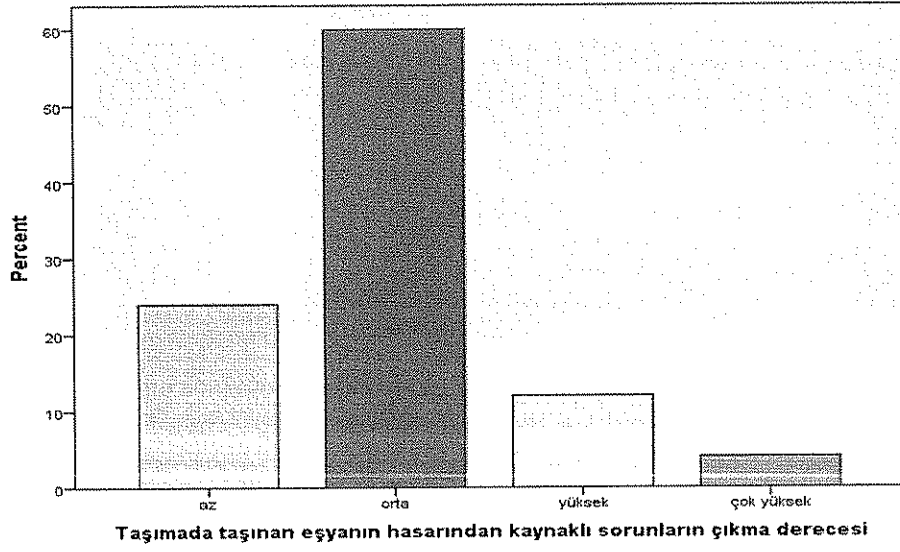
Şekil 4.2. CMR taşımacılığından memnunuz.



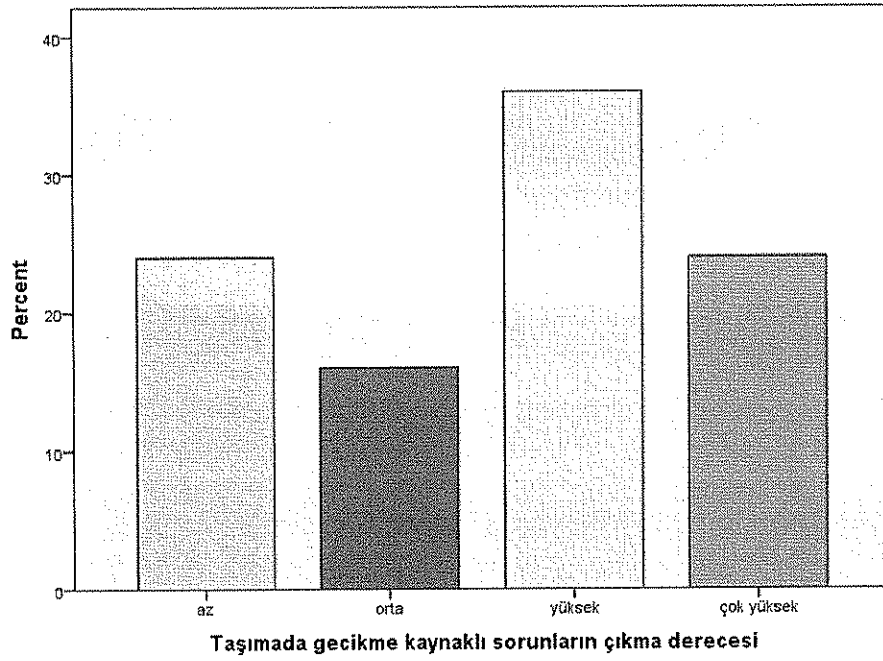
Şekil 4.3. Taşıyıcı olarak sorumluluklarımızın bilincindeyiz.



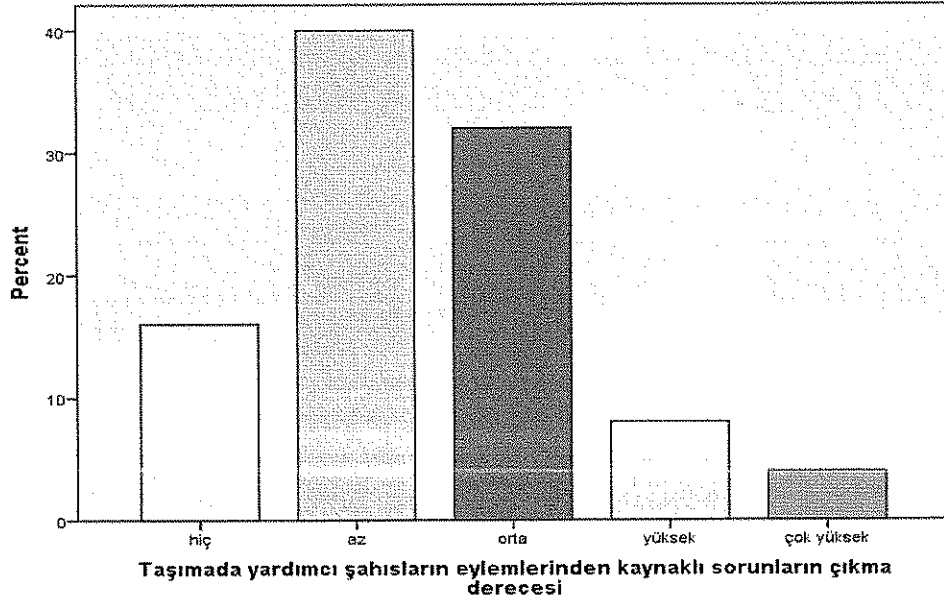
Şekil 4.4. Taşımada taşınan eşyanın ziyanından kaynaklı sorunların çıkma derecesi.



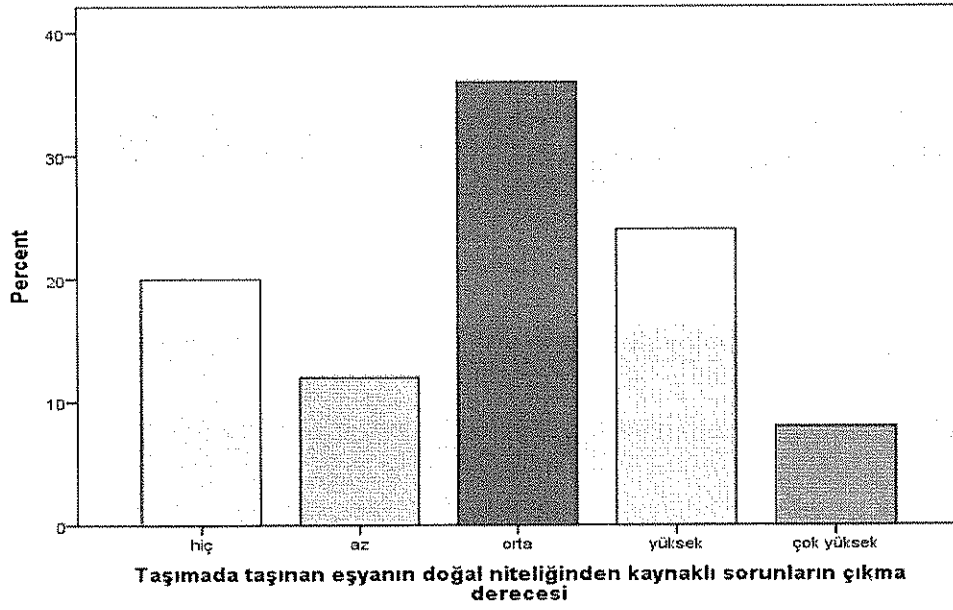
Şekil 4.5. Taşımada taşınan eşyanın hasarından kaynaklı sorunların çıkma derecesi.



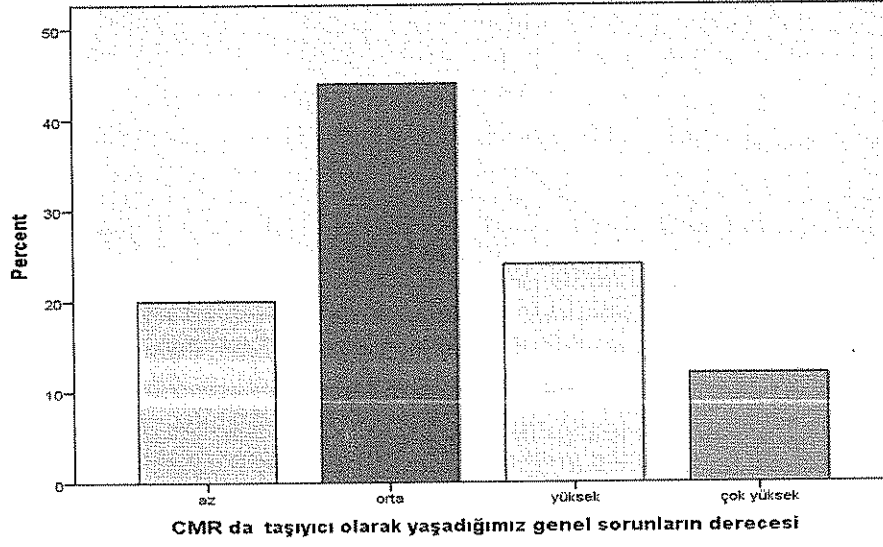
Şekil 4.6. Taşımada gecikme kaynaklı sorunların çıkma derecesi.



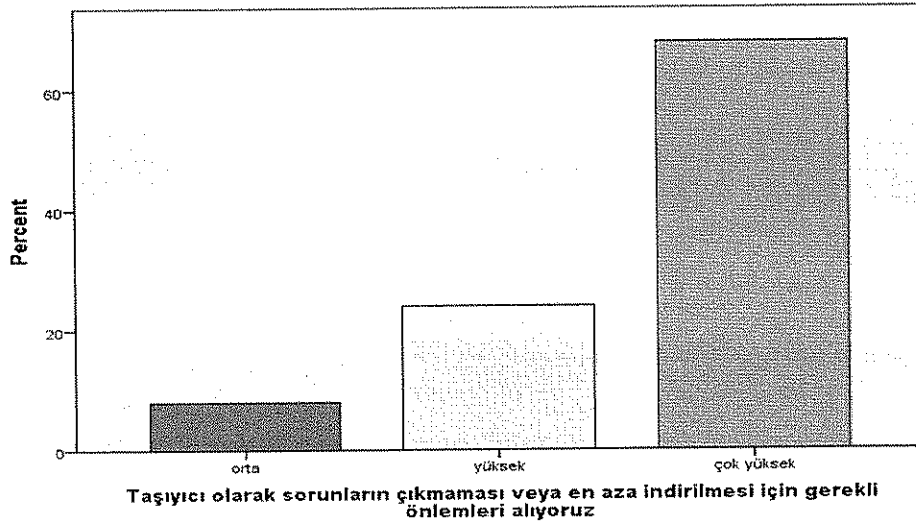
Şekil 4.7. Taşımada yardımcı şahısların eylemlerinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi.



Şekil 4.8. Taşımada taşınan eşyanın doğal niteliğinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi.



Şekil 4.9. CMR’de taşıyıcı olarak yaşadığımız genel sorunların derecesi.



Şekil 4.10. Taşıyıcı olarak sorunların çıkmaması veya en aza indirilmesi için gerekli önlemleri alıyoruz.

4.2. Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Uyguladığımız anket analiz sonuçlarına baktığımızda CMR uygulamalarının önemi firmalar için çok yüksek orandadır. Firmalar CMR taşıyıcılığı yapmaktan yüksek oranda memnundur. Taşıyıcı olarak sorumluluklarının yüksek oranda bilincindedirler.

Taşımada karşılaşılan sorunlardan biri olan eşyanın ziyanından kaynaklı sorunlarla az oranda karşılaşmışlardır. Eşyanın hasarından kaynaklı sorunlarla ise orta derecede karşılaşmıştır. Taşımada gecikme kaynaklı sorunlar yüksek oranda yaşanmıştır. Yardımcı şahısların eylemlerinden kaynaklı sorunlarla ise az oranda karşılaşmışlardır. Eşyanın doğal niteliğinden kaynaklı problemlerle karşılaşılma derecesi orta derecedir. CMR’de taşıyıcı olarak karşılaştıkları genel sorunların derecesi ise ortadır. Taşıyıcılar sorunların çıkmaması veya en aza indirilmesi için gerekli önlemleri çok yüksek oranda almaktadırlar.

Anket analizlerine baktığımızda ‘CMR uygulamaları bizim için önem arz ediyor’ ifadesinde hiçbir denek ‘hiç’ ve ‘az’ seçeneklerini işaretlememiştir. Bu neticede CMR uygulamalarının önemi sektör için çok yüksektir. ‘CMR taşıyıcılığından memnun musunuz’ ifadesinde hiçbir denek ‘hiç’ seçeneğini seçmemiştir. ‘Taşıyıcı olarak sorumluluklarımızın bilincindeyiz’ ifadesinde de hiçbir denek ‘hiç’ ve ‘az’ seçeneklerini işaretlememişlerdir. Bu doğrultuda anket çalışmamıza katılan firmalar sorumluluklarının en az ‘orta’ düzeyde bilincindedirler. Genel analize baktığımızda ise taşıyıcılar ‘yüksek’ düzeyde sorumluluklarının bilincindedirler.

Yaptığımız anket çalışmamızın analiz sonuçlarına göre firmalar en çok gecikme kaynaklı problemler ile karşılaşmışlardır. Daha öncede dediğimiz gibi bu durum sadece karşılaşılan problemleri ifade etmektedir. Taşıyıcı gecikme sebebiyle sorumlu tutulmamış olabilir. Taşımada birçok unsur gecikmeye sebep olabilir. Bu nedenle en çok gecikme kaynaklı problemler ile karşılaşılması olağandır. Analiz sonuçlarına göre en az sorun ise eşyanın ziyana yönelik yaşanmıştır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Yapılan araştırmalar ve incelemeler neticesinde sonuç ve değerlendirmeler yapılmıştır.

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Uluslararası taşımacılıkta, yapılan tüm konvansiyonlar incelendiğinde, eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından veya geç teslimden doğan zararlarla ilgili olarak taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmış olduğu görölmektedir.

Uluslararası taşımacılıkta, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmaması durumunda, taşımacılıkta bu yükümlölüğü taşıyacak taşıyıcıların bulunamayacağı kanaati ile taşıyıcıların sorumlulukları sınırlandırılmıştır. Yapılan tüm toplantılara ve yeknesak kuralların oluşturulduğu konvansiyonlara rağmen uygulamada birlik oluştuğunu söylememiz zordur. Her olayın kendine has özelliğinin bulunması nedeni ile bu birliği sağlamanın zorluğu düşünüldüğünde gelinen aşamanın ve oluşturulan konvansiyonların iyi bir aşama kat ettiğini söylememiz mümkündür. Bugün için aynı alanda yürürlükte olan birden fazla uluslararası sözleşmeler mevcuttur. Bu sözleşmelerin birleştirilmesi amacıyla yapılan Rotterdam Kuralları ise yürürlüğe girmemiştir.

CMR hükümleri gereğince, taşıyıcı, eşyanın kısmen ya da tamamen kaybindan kaynaklı tazminat ödemekle sorumlu olduğundan, bu tazminat eşyanın taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki değerine göre hesaplanmaktadır. Eşyanın değeri, ticaret borsası fiyatına göre saptanmaktadır. Eğer böyle bir fiyat yok ise, geçerli piyasa fiyatlarına göre tespit yapılmaktadır. Eğer iki fiyatta yok ise yani, ticaret borsası fiyatı ve geçerli bir piyasa fiyatı yok ise tespit, aynı kalite ve cinsteki eşyaların normal değerine göre yapılmaktadır(CMR.m.23) TTK.882. maddesinde, CIM 40. Maddesinde, Lahey Kurallarında, Visby Kurallarında sınırlamayı belirleyen kurallar konulmuştur. Özel Çekme Hakkına göre hesap yapılacağı uygulamada birliği sağlaması yönünden önemlidir. Eşyanın değerinin hesaplanmasında, eşyanın teslim alındığı yerdeki değerinin baz alınması yine riskin önceden tespit edilebilirliğini sağlaması bakımından önemli olduğu kanaatindeyiz. Varşova Anlaşmasında bu konuda düzenleme bulunmadığı için taşıyıcının geręek zarardan sorumlu olması gerektiğini savunan görüşler bulunmakta birlikte diğer konvansiyonlardaki düzenlemeler ve uygulamadaki

durumlar birlikte değerlendirildiğinde, taşıyıcının sorumluluğunun bu durumda da eşyanın teslim alındığı yerdeki değerine göre hesaplanması gerekmektedir.

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması aynı zamanda riskin sigorta ettirilebilmesini de kolaylaştırması bakımından da önemli ve yerinde bir durum olduğu kanaatindeyiz. Yine taşıma ücretlerinin belirlenmesinde taşıyıcının aldığı riskin de etkisi vardır. Genel kural olarak taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olmasının yanında bazı durumlarda sorumluluk sınırlarının kaldırılması durumu da konvansiyonlarda düzenlenmiştir. Bu durum taşıyıcının kastının veya ağır ihmali ve kötü niyetli davranışlarının karşılığı olarak belirlenmiştir.

Tazminat hukukunda, zarara uğrayanın gerçek zararının karşılandığı halde, taşıma hukukunda, taşıyıcıya istisnai durumlar dışında sorumluluğunun sınırlandırılmış olması bir çelişki gibi durmaktadır. Gerçek zararın taşıyıcı tarafından karşılanması durumunda, taşıyıcının çok ağır riskler taşıyacağı bu nedenle taşıyıcının sorumluluğuna sınırlamalar getirilmiş olabilir. Taşıyıcının bazı durumlarda bu sınırlamalardan yararlanamayacağı yine konvansiyonlarda yer almıştır. Taşıyıcının ağır ihmali, sözleşmeye uygun taşıma yapmaması, sözleşmede belirtilmesine rağmen güvertede eşyayı taşıması, teslimde ödeme şartına uymaması gibi durumlarda sorumluluk sınırları ortadan kalkacaktır. Taşıma sözleşmesi ile sorumluluk sınırlarının ortadan kaldırılarak, taşıyıcının gerçek zarardan sorumlu tutulacağı yönünde tarafların sözleşme yapmasının ve buna göre taşıyıcının da taşıma ücretinin belirleyebileceği, sözleşme serbestliği ilkesine uygun olacaktır. Esasen Hamburg Kurallarında gerçek zararın taşıyıcı tarafından karşılanacağı belirtilmiş ancak bu gerçek zarara da bir üst sınır 6. Madde ile getirilmiştir.

Hasar halinde taşıyıcının sorumluluğu, eşyanın değerindeki düşmeden ibarettir. Yine burada da teslim yerindeki değere göre hesap yapılacaktır. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırları, taşıma süresinin aşılması halinde, üst sınır olarak taşıma ücreti baz alınmıştır.

Yapılan incelemelerimiz sonucunda uygulamada en fazla CMR hükümlerinin uygulandığı görülmektedir. Gemiye yüklenen bir aracın frenlerinin boşalması nedeni ile zararın meydana gelmesi halinde CMR hükümlerinin uygulanması gibi. Zarar yerinin bilindiği durumlarda, multimodal taşıyıcının sorumluluğu zarar yerindeki taşıma hukukuna göre

belirleneceğinden, bu durum multimodal bir taşıma sözleşmesindeki taşıyanın sorumluluğuna denk düşmektedir.

Hak sahibinin alacaklarını ileri sürebilmesi konvansiyonlarda belli sürelerle bağlanmıştır. Bir yıllık ve üç yıllık zamanaşımı süreleri yine taşıyıcının iradesinin tespitine göre belirlenmektedir. Kanaatimizce zarar yerinin belirlenememesi durumunda da eşyanın teslim yeri hukukuna göre zamanaşımı hususunun belirlenmesi uygulama birliği açısından da yerinde olacaktır. Multimodal taşıma sırasında birçok yer üzerinde taşımanın yapıldığı düşünüldüğünde, gönderilen lehine olan hukukun belirlenmesi ve belirsizlikler yaşanması olasılıklarının ortadan kaldırılması ve önceden belirgin olan bir taşıma hukukunun oluşmasının daha uygun olacağı düşünülebilir.

Yaptığımız incelemeler ve araştırmalar neticesinde sektördeki profesyonel CMR taşıyıcılarının CMR uygulamalarına çok yüksek önem verdiği ve sorumluluklarının yüksek oranda bilincinde oldukları görülmektedir. Sorumlulukları kapsamındaki temel sorunlar ve diğer sorunlar ile karşılaşma oranlarında genel değerlendirmeler yapılmış ve taşıyıcının bu sorunlarla karşılaşmamak veya en aza indirmek için gerekli önlemleri yüksek oranda aldıkları görülmektedir.

Taşıyıcı sorumlulukları kapsamında değerlendirerek profesyonellere sorduğumuz sorunlar ile karşılaşılma düzeyine baktığımızda diğer sorunlara göre en çok sorunun gecikme kaynaklı olduğu görülmektedir. Bu bağlamda en az sorun ise eşyanın ziyana yönelik yaşanmıştır denilebilir. Gecikmeye birçok durum sebep olabilir. Örneğin; hava, yol şartları, fiili taşıyıcıların gecikmeleri, araç arızaları gibi. Ancak daha önce de dediğimiz gibi gecikmede alıcının gecikmeden dolayı bir zararının olması gerekmektedir.

Bu karşılaşılan sorunlar daha önce de dediğimiz üzere taşıyıcının meydana gelen sorunlardan sorumlu tutulmasına yönelik değil sadece sektörün karşılaştığı problemlerdir. Taşıyıcılar bu sorunlardan sorumlu tutulmamış olabilir.

CMR taşıyıcılarının yaşamış oldukları bütün genel problemleri değerlendirdiğimizde ise orta düzeyde olduğunu görmekteyiz.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel, B. (2002). *Kara yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, İstanbul, s.89
- Adıgüzel, B. (2003). *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, İstanbul
- Adıgüzel, B. (2004), *CMR'de Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler (CMR m. 17/4)*, Manisa Barosu Dergisi, Y. 28, C. 23, S. 89, s. 25-26,28,32,38
- Adıgüzel, B. (2013). *Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu*, İUHFM , C. LXXI, S. 4 2, s.4-5-6
- Akan, A. (2001), *Amerikan ve Türk Hukukunda Taşıyıcının Yüke Özen Yükümlülüğü'nün İhlalinden Dolayı Sorumluluğu*, yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, s.50
- Akıncı, Z. (1999). *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara, s.18,21
- Akın, M. Z. (1984). *Uluslararası taşımacılıkta- Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri, sorumluluk ve Sigorta Hukuku, Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka, İstanbul, Ankara, s.83*
- Akkiprik, A. (2000). *Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolu'nun Kesişme Noktasında Bulanıklık, Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan*. Deniz HD,s.219
- Ankaralı, E. G. (2010). *Demiryolu İle Yapılan Uluslararası Eşya Taşımacılığı*, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetim Dergisi, s.8-19
- Arkan, S. (1979). *Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (Arkan-Makale)*", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Aralık 1979, Cilt X, Sayı-2, Ankara, s.78
- Arkan, S. (1982). *Karadan Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Sevinç Matbaası, Ankara, s.83,104
- Arkan, S. (1984). *"Eşyanın Karayolu ile Uluslar arası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme (Arkan-Sempozyum-2)"*, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu,26-27 Ocak1984, Maçka-İstanbul, s.80,102
- Arkan, S. (1987). *Demiryolu ile Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, s.76,90
- Arkan, S.(1988), *CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, s.324

- Arkan, S.(2005). *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na İlişkin Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 420, 13-14 Mayıs, s. 59
- Aydın, A.(2006). *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Arıkan Yayınevi, İstanbul.
- Berksoy, İ. (2007). *CMR Kapsamında Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, LMHD, Y. 3, S. 28, Nisan, s. 759
- Dirican, G. (2007), Yardımcı Şahıslarının-Alt ve Müteakip Taşıyıcıların Fiilleri Dolayısıyla Taşıyıcının Sorumluluğu (CMR m. 3, m. 34-TTK m. 782, m. 784), MalÜHFD, Prof. Dr. Aydın AYBAYa Armağan, S. 1
- Arseven, H. (1987). *Sigorta Hukuku*, İstanbul, s.158
- Arslan, A. (1999). *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Yükün Ziya ve/veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilbilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması*, Prof. Dr. Selahattin SulhiTekinay'ın Hatırasına Armağan, İstanbul, s.303
- Atabek, R. (1960). *Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku hariç)*, İstanbul, s.64,79
- Atabek, R. (1950). *Sigorta Hukuku*, İstanbul, s.451
- Atalay, O. (2001). *Medeni Usul Hukuku'nda Menfi Vakıaların İspatı*, İzmir, s.88,103
- Aydın, A. (2002). *CMR'ye Göre Taşıyanın Ziya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul, s.21, 89,46
- Aydın, A. (2006). *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Arıkan Yayınevi, 2 Baskı, İstanbul, Yıl 17, Sayı 58
- Bahtiyar, M. (1998). *Sigorta Poliçesi Özel Koşulları, Genel Koşullardan Ayırt Edilmesi*, Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan, Ankara, s.133-148
- Balcı, O. (1983). *CMR (Taşıyıcı Mali Mesuliyet Sigortaları)*, Sigorta Dünyası, s.279-9
- Bilir, F. (2005). *Anayasanın 90. Maddesinde Yapılan Değişiklik Çerçevesinde Milletlerarası Antlaşmaların İç Hukuktaki Yeri*, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Konya, C. 13, s.77-107.
- Can, M. (2005). *Sigorta Hukuku*, Ankara, s.41
- Can, M. (2000). *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*, Ankara, s.38,60
- Ciritçi, C. (2019, 18 Ekim). Can Ciritçi ile Yüz Yüze Görüşme, Ekol Lojistik, Toplantı Salonu, Mersin.

- Cumalı, E. (2011). *Kırkambar Sözleşmesi*, Ankara, Turhan Kitapevi Yayınları, Sayı 52, s.7-27
- Çeker, M. (2008). *Sigorta Hukuku*, Ankara, s.51,68
- Çiftçi, T. (2009). *CMR Sigortasında Himaye*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, s.39
- Dağ, E. (2010). *CMR'ye Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu* Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, s.27-28
- Değirmenci, N. (2015). Taşıyanın “*Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden*” Doğan Sorumluluğu İle Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı, İÜHFMC. LXXIII, S. 1, s. 394-399
- Demir, M.A. (2017). *Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul, s.66,46,54,61
- Demirçivi, M. Z. (2007). *Denizyoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Cilt.9, İzmir, s.53
- Demirsoy, D. (1996). *Uluslararası Karma Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, s.21,83
- Doğanay, İ. (1990). *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, C.III, Ankara, s.89
- Erdil, E. (2007). *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi*, 1. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, s.47,241-242
- Eren, F. (2000). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul, s.71
- Eriş, G. (1996). *Açıklamalı- İçtihatlı- Uygulamalı Kara Tasıma Hukuku (Eşya Tasıma, Yolcu Tasıma, Tasıma İşleri Komisyonculuğu)*, Ankara
- Eldemir, V. (2002), *Uluslararası Kara yoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu*, yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya, s.28,97
- Güvel, E.A. (2006) *.Sigortacılık (3.baskı)*, Ankara, s.41,39
- Gönen, E. (1996). *Kara Tasıma Hukuku*, Ankara, s.101
- Gençtürk, M. (2006). *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, s.4,11,137,142,193
- Göktepe, H. (2003). *Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat*, s.63
- Hepgülerler, E. (2011). *Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Koyteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayınevi, Ankara, s.71

- Kahya, M. (2007). *Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve CMR Sigortaları*, İstanbul, s.28,79,99,58
- Karaman, Ç. Ö. (1999). *Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Prof.Dr. Fahiman TEKİL'in Anısına Armağan, İstanbul, s.55,47
- Karan, H. (2001). "Yargıtay'ın CMR'nin 27/1.Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara, s.129,49
- Karan, H. (2011). *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon-CMR Şerhi*, Ankara, s.43,56
- Karacan, A. İ. (1994). *Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri*, İstanbul, s.57,61
- Karakan, E. (2011). *6762 Sayılı TTK ve 6102 Sayılı TTK ile Karşılaştırmalı Olarak Uluslararası Karma Taşıma Sözleşmelerine Göre Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasardan Sorumluluğu*, Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s.6
- Kargı, A. (2011). *CMR Sigortası* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Çankaya Üniversitesi, Ankara, s.19,33
- Kaner, İ. (2004). *Hava Hukuku (Hususi Kısımlar)*, Filiz Kitapevi, İstanbul, s.158
- Kaya, A. (1998). *Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)*, Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul, s.33,47,64,49,51,255,256
- Kaya, A. (1998). "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof.Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan, Cilt LVI, Sayı:1-4, İstanbul, s.60
- Kendigelen, A. (2001). *Hukuki Mütalaalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte), Cilt I, Taşıma ve Sigorta Hukuku*, İstanbul, s.19
- Keser, L. (2001). *İlk Görünüş İspatı (prima facie Beweis)*, Prof. Dr. Mahmut Tevfik Birsel'e Armağan, İzmir, s.24,63
- Kuyucu, G. (2010). *Rotterdam Kuraları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, s.71,73,87
- Kender, R. (2001). *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku*, İstanbul, s.20,43
- Kender, R. (1977). *Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri*, Mesuliyet Sigortası Semineri, İstanbul, s.144

- Kendigelen, A. (2002). *Hukuki Mütalaalar Cilt I*, Taşıma Hukuku-Sigorta Hukuku, Ankara, s.44,48
- Kılıçoğlu, A. (2007). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (9. Bası), Ankara, s.63,31,46,28,49
- Koçak, Z. (2019, 18 Ekim). Zekeriya Koçak ile Yüz Yüze Görüşme, Ekol Lojistik, Toplantı Salonu, Mersin.
- Kubilay, H. (2003). *Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku*, İzmir, s.70
- Muktedir, L. (2010). *CMR Konvansiyonu'nun Uygulama Alanı*, (CMR), Terazi Hukuk Dergisi, C.5, S.51, s.63
- Oğuzman, K. (2000). *Borçlar Hukuku. Genel Hükümler*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Üçüncü Bası, İstanbul, s.28,97
- Omağ, M.K. (1985). *Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu*, İstanbul, s.9,63
- Özdemir, T. (2006). *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, İstanbul, s.56,58,102,261-269
- Öztoprak, N. P. (2009), *Kara Taşımalarında Taşıyıcının Hasar ve Ziyadan Doğan Sorumluluğu*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Yüksek Lisans Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Sayhan, İ. (2001). *Sigorta Sözleşmelerinin Konusu*, Ankara, s.47
- Sergici, İ. (1977). *Mesuliyet Sigortası Türleri (Seminer Tebliği)*, Ankara, s.153
- Seven, V. (2001), *Taşıyıcının Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, yayımlanmamış doktora Tezi, 9 Eylül Üniversitesi, İzmir, s.27
- Sopacı, B. (2001). *Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, s.163,83
- Sopacı, B. (2005). *CMR Kapsamında Taşımalar ve Sigorta*, Sigorta Hukuku Dergisi, Tebliğ, S. 1, İstanbul, s.22
- Sözer, B. (1987). *Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler*, İstanbul, s.151
- Süzel, C. (2013). *Deniz Ticreti Hukukunda Taşıtan ve Yükleyen Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, İstanbul Üniversitesi, Doktora Tezi, s.15,47,58,81
- Şamlı, K. Y. (2008), *Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul.
- Şener, E. (2001). *Hukuk Sözlüğü*, Ankara, s.46

- Şener, E. (2000). *Tüm Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararları 1926-2000*, Ankara, s.53,51
- Taşpınar, S. (2004). *Fiili Karinelerin İspat Yükünün Dağılımındaki Rolü*, AÜHFĐ, Cilt 45, Sayı 1-4, s.31,48
- Topaloğlu, M. (2009). *Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk*, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, s.400
- Topaloğlu, S.(2013). *CMR'ye Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırı*, İstanbul, s.3-4
- Tüzüner, Ö. (2012). *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, TBB Dergisi, s.21,24,93
- Ulaş, I. (2002). *Uygulamalı Sigorta Hukuku*, Ankara, s.39,40,88
- Umar, B. (1987). *Hususi Hukukta Karineler*, Ord. Prof. Sabri Şakir Ansay'ın Hatırasına Armağan, Ankara, s.67
- Uslu, M. (2007), *Ara Taşıyıcıların, Asıl Taşıyıcıya Karşı Gecikmeden Doğan Sorumluluklarının CMR Hükümleri Çerçevesinde Kapsamı ve Sınırları*, THD, Kasım, S. 15, s.39
- Uslu, M. (2010). *CMR hükümleri çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Ankara, s.14
- Uygur, T. (2012). *6098 Sayılı, Türk Borçlar Kanunu Şerhi*, Seçkin,2. Baskı, s.103
- Uygur, T. (2003). *Borçlar Kanunu Sorumluluk ve Tazminat Hukuku*, C.III, Ankara, s.83
- Üstündağ, S. (2000). *Medeni Yargılama Hukuku*, Cilt I-II, 7. Baskı, İstanbul, s.81
- Yazıcıoğlu, E. (2000). *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul, s.24,83,99
- Yeniocak Yürük, D. (2019). *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması*, Seçkin Yayıncılık, İstanbul, s.18,49,179
- Yeşilova, E. (2004). *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara, s.2,11-19,52
- Yetiş, Ş. K. (2006). *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorululuktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul Üniversitesi, s.14,33,101
- Yetiş, Ş. K. (2013). *Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, s.36,63
- Yılmaz, E. (1992). *Hukuk Sözlüğü*, Ankara, s.41

Yılmaz O. (2008). *CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma*, İzmir, s.14

EKLER

Ek-1 Tezde Kullanılan Anket

ANKET FORMU

Değerli katılımcı;

Bu anket çalışması Toros Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik yüksek lisans tezi için yapılmaktadır. Lojistik sektöründe CMR taşıyıcılığı yapan profesyonellerin CMR algısı ve CMR taşıyıcılarının karşılaştığı sorunlar ölçülmektedir.

Doç.Dr.Tunay KÖKSAL
Toros Ü. Öğretim Üyesi
tunay.koksal@toros.edu.tr

Kübra ARDIÇ
Toros Ü. Yüksek Lisans
kubrardc@hotmail.com

Aşağıda belirtilen anket sorularında ‘hiç’ ten ‘çok yüksek’ e kadar olan aralıklarda size en uygun olanını işaretleyiniz.

	HIÇ	AZ	ORTA	YÜKSEK	ÇOK YÜKSEK
1)CMR uygulamaları bizim için önem arz ediyor.					
2)CMR taşımacılığından memnunuz.					
3)Taşıyıcı olarak sorumluluklarımızın bilincindeyiz					
4)Taşımada taşınan eşyanın ziyanından(eşyanın ziyan olması) kaynaklı sorunların çıkma derecesi					
5)Taşımada taşınan eşyanın hasarından(eşyanın hasara uğraması) kaynaklı sorunların çıkma derecesi					
6)Taşımada gecikme(eşyanın geç teslimi) kaynaklı sorunların çıkma derecesi					
7)Taşımada yardımcı şahısların(taşıyıcı adına taşımamanın bir kısmını veya tamamını üstlenen şahıslar) eylemlerinden kaynaklı sorunların çıkma derecesi					
8)Taşımada taşınan eşyanın doğal niteliğinden (örneğin çabuk bozulabilen bir eşya)kaynaklı sorunların çıkma derecesi					
9)CMR taşıyıcı olarak yaşadığımız genel sorunların derecesi					
10)Taşıyıcı olarak sorunların çıkmaması veya en aza indirilmesi için gerekli önlemleri alıyoruz.					

**KARAYOLUYLA ULUSLARARASI YÜK TAŞIMA
ANLAŞMASI İLE İLGİLİ ULUSLARARASI ANLAŞMA
(CMR)**

GEREKÇE

Yüklerin karayoluyla taşınması koşullarını standartlaştırmanın, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yararlarına inanan Akit taraflar şu konularda anlaşmışlardır.

1. BÖLÜMUYGULAMA ALANI

MADDE 1

1. Bu anlaşma, sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ile teslim için belirlenen yerin iki ayrı ülkede olması halinde, ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her sözleşmeyi kapsar. Bu ülkelerden en az birinin Akit ülke olması zorunludur.
2. Bu anlaşmanın uygulaması bakımından "taşıt" sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Yol Trafik Anlaşması 4.maddesine tarif edilen, motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir.
3. Bu anlaşma kapsamındaki taşıma, devletler, devlet kurumları veya devlet kuruluşları tarafından yapıldığı hallerde de uygulanır.
4. Aşağıdaki durumlarda Anlaşma uygulanmaz.
 - a) Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda,
 - b) Cenaze taşımalarında,
 - c) Ev eşyası taşımalarında.
5. Akit taraflar, iki veya birkaçı arasında yapacakları özel anlaşmalarla bu anlaşma hükümlerini değiştirmemeyi kabul ederler. Ancak, Anlaşmayı sınır trafiğine uygulamamak veya tamamen kendi ülkeleri içindeki taşıma etkinliklerinde yükler üzerinde hak iddia etmeye yarayan sevk mektubunun kullanılmasına izin vermek gibi durumlar bunun dışındadır.

MADDE 2

1. Mal yüklü taşıt 14. madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerinde de bu anlaşma taşımanın tümü için uygulanır. Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşımacısının bir fiil veya ihmalden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, Karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu anlaşmaya göre, eğer söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt

taşıyıcısı ile gönderen arasında bir sözleşme yapılmış sayılır ve o sözleşmeye konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir. Ancak, konulmuş bu gibi koşulların bulunmaması hallerinde, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu anlaşmaya göre tayin edilir.

2. Eğer karayolu taşımacısı diğer taşıtlar ile de taşıma yapıyor ise, sorumluluğu bu maddenin 1. paragrafına göre tayin edilir. Ancak bu durumda, karayolu ve diğer taşıtlar ile taşıma yapan kimse iki ayrı kişi gibi işlem görür.

II. BÖLÜMTAŞIMACININ SORUMLU OLDUĞU KİŞİLER

MADDE 3

Bu anlaşmanın uygulanması yönünden taşımacı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden, sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.

III. BÖLÜMTAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN AKDEDİLMESİ VE UYGULANMASI

MADDE 4

Taşıma sözleşmesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun bulunması, usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu anlaşma hükümlerine uygun olacak olan, taşıma sözleşmesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez.

MADDE 5

1. Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır. Sevk mektubunun düzenlendiği ülkedeki yasaları izin verdiğinde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderici ve taşımacının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret göndericiye verilir. İkinci yükle beraber gider. Üçüncüsü ise taşımacı tarafından saklanır.
2. Taşınacak yüklerin başka taşıtlara yüklenmesi gerektiği, bunların ayrı çeşit yükler olduğu veya ayrı partilere bölünmesi durumunda gönderici veya taşımacı her çeşit ve parti yük için ayrı bir sevk mektubu istemek hakkına sahiptir.

MADDE 6

1. Sevk mektubu şu bilgileri içerecektir:
 - a) Sevk mektubu tarihi ve düzenleme yeri,
 - b) Göndericinin adı ve adresi,
 - c) Taşımacının isim ve adresi,
 - d) Yükün yükleme yeri, tarihi ve boşaltma için belirlenen yer,
 - e) Yükün gönderildiği kişinin isim ve adresi,
 - f) Yükün özelliğinin tarifi, ambalaj şekli ve tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi.
 - g) Kaç parça olduğu ve bunların özel marka ve sayıları,
 - h) Yükün brüt ağırlığı veya başka bir şekilde anlatılmış ise miktarı,
 - i) Taşıma ücretleri (Taşıma bedeli, ek giderler, gümrük resimleri ve sözleşmenin akdinden

- teslime kadar yapılan diğer ödemeler),
- j) Gümrük ve diğer formaliteler için gerekli direktif,
 - k) Aksine bir madde bulunmasına rağmen, taşımanın bu anlaşma hükümlerine bağlı olduğunu bildirir,
2. Gerekli durumlarda sevk mektubu şu bilgileri de ayrıca içerecektir:
- a) Aktarmaya izin verilmediğini belirten not,
 - b) Göndericinin ödemeyi kabul ettiği ödemeler,
 - c) Yükün tesliminde yapılacak ödentilerin miktarı,
 - d) Yük değerinin beyanı ve tesliminde özel faizi temsil eden miktar,
 - e) Yükün sigorta edilmesine dair göndericinin alıcıya vereceği direktif,
 - f) Taşımanın tamamlanması için anlaşmaya varılmış zaman süresi,
 - g) Taşımacıya verilen belgelerin listesi
 - h) 3.Taraflar, yarar gördükleri diğer hususları da sevk mektubuna yazabilirler.

MADDE 7

1. Gönderici aşağıdaki hususların hatalı veya yetersiz oluşundan uğrayacağı zarar, hasar ve yaptığı ödemelerden sorumludur.
 - a) Madde 6 paragraf 1: b, d,e, f ve j.de belirtilen hususlar,
 - b) Madde 6 paragraf 2'de belirtilen hususlar,
 - c) Sevk mektubunun düzenlenmesini sağlamak veya daha başka hususların içine yazılması amacıyla göndericinin vereceği her türlü diğer direktif,
2. Göndericinin istemi üzerine taşımacı bu maddenin 1. paragrafında ki hususları sevk mektubuna yazarsa, aksi kanıtlanmadıkça bunu gönderici adına yapmış sayılacaktır.
3. Sevk mektubu madde 6 paragraf 1 (k) 'da belirtilen beyanı içermez ise taşımacı, bu ihmal yüzünden malı (yükü) kullanma hakkına sahip kişinin bu ihmalden dolayı uğradığı zarar hasar ve yaptığı ödemelerden sorumludur.

MADDE 8

1. Yükü teslim aldığı sırada taşımacı şunları kontrol edecektir.
 - a) Parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğunu,
 - b) Yükün ve bunların görünüşteki durumunu,
2. Taşımacı bu maddenin 1. paragrafında belirtilen beyanları kontrol etmek olanaklarından yoksun ise sevk mektubuna itiraz kayıtlarını yazacak ve bunların geçerli nedenlerini de belirtecektir. Aynı şekilde yükün ve ambalajların görünüşteki durumu ile itiraz nedenlerini de açıklayacaktır. Gönderici, sevk mektubunda itiraz kayıtlarına bağlı kalacağını açıkça kabul etmiş olmadıkça bu kayıtlar göndericiyi bağlamaz.
3. Gönderici, yükün brüt ağırlığını veya bunların başka türlü ifade edilmiş miktarlarını, kontrol etmesini taşımacıdan istemek hakkına sahiptir. Ayrıca, parçaların içeriğinin kontrol edilmesini de isteyebilir. Taşımacı kontrol giderlerini istemek hakkına sahiptir. Kontrollerin sonuçları sevk mektubuna yazılır.

MADDE 9

1. Sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin akdini, sözleşmelerin koşullarını ve yüklerin taşımacı tarafından kabulünü, aksi kanıtlanıncaya kadar, kanıt belgedir.

2. Sevk mektubunda taşımacı tarafından beyan edilmiş itiraz kaydı yok ise karşıtı kanıtlanmadıkça, tesellümde yükün ve ambalajlarının iyi durumda olduğu, sayılarının, marka ve numaralarının sevk mektubunda yazılı olanlara uyduğu varsayılır.

MADDE 10

Gönderici, kişilere malzemeye ve diğer yüklere gelecek zarar ziyan ve hasardan yükün kusurlu olarak ambalajlanmasından yüklenilecek ödemelerden taşımacıya karşı sorumludur. Ancak yükün kabulünde kusur açık seçik ise ve taşımacı tarafından biliniyor ise ve bu hususta bir itiraz beyanında bulunmamış ise bu hüküm geçersizdir.

MADDE 11

1. Malların tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için, gönderici, lüzumlu belgeleri sevk mektubuna ilıstirecek yahut da taşımacıya verecek ve talep ettiği diğer bilgileri kendisine sağlayacaktır.
2. Taşımacı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir. Gönderici bu gibi belgelerin bulunmaması yetersiz olması, veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan taşımacıya karşı sorumludur. Ancak taşımacının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hükmün dışındadır.
3. Sevk mektubunda belirtilen, bu mektuba ekli veya kendilerine verilen belgelerin kaybından veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan taşımacı, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur. Ancak, taşımacının ödeyeceği tazminat yükün kaybolması halinde ödenecek tazminatı geçemez.

MADDE 12

1. Gönderici, özellikle taşımayı durdurmasını teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başkasına teslim etmesini istemek suretiyle yüke tasarruf etme hakkına sahiptir.
2. Sevk mektubunun ikinci nüshası alıcıya verildiği veya alıcı madde 13 paragraf 1'de belirlendiği gibi hakkını kullandığı zaman göndericinin tasarruf hakkı ortadan kalkar. O andan itibaren taşımacı alıcının emirlerine uyacaktır.
3. Bununla beraber, gönderici tarafından sevk mektubuna o yılda bir not yazılmış ise, sevk mektubunun düzenlenmesinden sonra tasarruf hakkı alıcıya aittir.
4. Tasarruf hakkını kullandığı sırada alıcı yükün diğer bir kişiye teslimini emretmiş ise, bu diğer kişi başka alıcılar göstermek hakkına sahip değildir.
5. Tasarruf Hakkını kullanma aşağıdaki koşullara bağlıdır :
 - a) Gönderici veya bu maddenin 3. paragrafında öngörülen durumda bu hakkı kullanmak isteyen alıcı, taşımacıya verilen yeni talimatın bulunduğu sevk mektubunu sunmalı ve bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği bütün masraf, zarar ve ziyanı ödemelidir.
 - b) Bu talimatın yerine getirilmesi onları yerine getirecek kişinin eline geçtiği anda mümkün olmalı ve taşımacının normal işlerine engel olmalı, nede gönderilen diğer yüklerin gönderici veya alıcılarına zarar vermelidir.
 - c) Bu talimat gönderilen yükün bölünmesine yol açmamalıdır.
6. Bu maddenin 5 (b) paragrafında öngörülen hükümlerden dolayı taşımacı aldığı talimatı yerine getirmez ise bu talimatı kendine veren kişiye derhal bilgi verecektir.
7. Bu maddede öngörülen koşullara göre verilen talimatı taşımacı yerine getirmemiş ve yahut da bunları sevk mektubu birinci nüshasını istemedenden yerine getirmiş ise bu

olaydan oluşacak zarar ve ziyan için istekte bulunma hakkına sahip kişiye karşı sorumlu olur.

MADDE 13

1. Yükün teslim için belirtilen yere varışından sonra alıcı, makbuz karşılığında, kendisine sevk mektubunun ikinci nüshasını ve yükü teslim etmesini istemek hakkına sahiptir. Yükü kayb olduğu saptanır veya 19. maddede öngörülen zamanın bitiminden sonra ulaşmaz ise taşıma sözleşmesinden doğan hakları, alıcı kendi adına taşımacıya karşı kullanmak hakkına sahiptir.
2. Bu maddenin 1. paragrafında kendisine sağlanan haklardan faydalanan alıcı sevk mektubundan doğan ödemeleri ödemekle yükümlüdür. Fakat bu konuda bir anlaşmazlık çıktığında taşımacı, alıcı tarafından teminat gösterilmedikçe yükü teslim etmek zorunda değildir.

MADDE 14

1. Yük teslim yerine varmadan önce sözleşmeyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle gerçekleşemediğinde taşımacı 12. madde gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir.
2. Bununla beraber, koşullar yükün sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlıyor ise ve taşımacı 12.madde hükümleri gereğince yüke tasarruf etmek hakkına sahip kişiden uygun bir zaman içinde talimat alamamış ise, yüke tasarruf etme hakkına sahip kişinin yararlarına en uygun görülen önlemleri almakla yükümlüdür.

MADDE 15

1. Yükün teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellediği hallerde taşımacı göndericiden talimat isteyecektir. Eğer alıcı yükü kabul etmezse, gönderici sevk mektubunun birinci nüshasını vermeden yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir.
2. Alıcı yükü kabul etmemiş bile olsa, taşımacıya göndericiden aksine talimat gelmedikçe bunların teslimini isteyebilir.
3. Alıcı madde 12 paragraf 3 gereğince haklarını kullanarak, yükün başka bir kişiye teslimine dair emir verdikten sonra, bunların teslimini engelleyici koşullar ortaya çıktığında alıcı gönderici imiş ve diğer kişi alıcı imiş gibi bu maddenin 1 ve 2. paragrafları uygulanır.

MADDE 16

1. Taşımacı, talimat istemiyle yaptığı ödemelerle bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği ödemeleri geri alma hakkına sahiptir. Ancak, bu ödemelerin kendi kusur ve ihmali yüzünden yapmamış olması gerekir.
2. Madde 14 paragraf 1'de ve madde 15'de öngörülen durumlarda taşımacı yükü onları tasarruf etme hakkına sahip olan kişi hesabına derhal boşaltabilir. Bunun üzerine taşıma işi sona ermiş sayılır. Ondan sonra taşımacı malı bu hakka sahip kişi adına koruma altına alır.

Bununla beraber bunları üçüncü bir kişiye verebilir. Bu takdirde üçüncü kişinin seçiminde tedbirli davranmak dışında hiçbir sorumluluğu kalmaz Sevk mektubuyla ilgili

ödemelerin tahakkuku devam eder.

3. Mal çabuk bozulan cinsten ise, veya durumları öyle gerektiriyor ise yahut da depolama ödemeleri malın değeri ile uyumlu değilse taşımacı yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden talimat beklemeden onları satabilir. Ayrıca uygun bir zaman geçtikten sonra, bu malları tasarruf etmek hakkına sahip kişiden üstesinden gelebileceği aksine bir talimat almadıkça başka durumlarda da malın satışına kalkışabilir.
4. Eğer mallar bu madde gereğince satılmış ise, satıştan elde edilen para yüke ait ödemeler çıktıktan sonra, geriye kalan kısmı bunları tasarruf etme hakkına sahip kişiye verilir. Şayet bu ödemeler satıştan elde edilen paradan fazla ise, taşımacı aradaki farkı tahsil etme hakkına sahiptir.
5. Satış halinde takip edilecek usul malların satıldığı yerin kanun veya geleneklerine göre saptanır.

IV. BÖLÜMTAŞIMACININ SORUMLULUĞU

MADDE 17

1. Taşımacı, yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur.
2. Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmalden, taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan yüke has bir kusurdan yahut da taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri geliyorsa, taşımacı sorumlu tutulamaz.
3. Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıttan, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut da çalışanlarının hata veya ihmallerinden dolayı sorumludur.
4. Madde 18 paragraf 2 ila 5'şeye uygun olmak üzere kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya bir kaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.
 - a) Kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılması,
 - b) Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması,
 - c) Yükün gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması,
 - d) Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği,
 - e) Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu,
 - f) Canlı hayvan nakli,
5. Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre taşımacının sorumlu olmadığı hallerde, yine maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.

MADDE 18

1. Kayıp hasar ve gecikmenin madde 17 paragraf 2'de öngörülen nedenlerden birinden doğduğunu kanıtlamak taşımacıya aittir.
2. Taşımacı, durumun koşulları bakımından kayıp veya hasarın Madde 17 paragraf 4'de öngörülen özel bağlı olduğunu belirlediğinde, bunların bu nedenlerden ileri geldiği kabul edilir, hak iddia eden kimse, kayıp veya zararın bu risklere kısmen veya tamamen

- bağlı olmadığını kanıtlamak hakkına sahiptir.
3. Tazminat, noksan olan brüt ağırlığın beher kilogramı için 8.33 hesap birimini geçemez. (1978 yılında düzenlenen ek protokol ile değiştirilmiştir).
 4. Eğer taşıma malın sıcağa, soğuğa, ısı derecesindeki değişmelere ve rutubete karşı koruyacak şekilde donatılmış taşıtlarla yapılıyorsa, Taşımacı Madde 17 paragraf 4 (d)'deki avantajdan faydalanmayı talep edemez. Ancak, bu tür donanımın seçilmesi ve kullanılması ile ilgili olarak kendisine düşen önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtlarsa böyle bir istemde bulunabilir.
 5. Taşımacı kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtlamadıkça madde 17 paragraf 4 (f)'deki avantajdan yararlanmayı isteyemez.

MADDE 19

Yük kararlaştırılan zaman süresi içinde teslim edilmemiş ise veya kararlaştırılmış zaman süresi olmadığı hallerde, taşımanın normal süresi ve özellikle parçalı yüklerde tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zaman, çalışkan bir taşımacıya gerekli zamanı geçiyorsa teslimde gecikme var demektir.

MADDE 20

1. Kararlaştırılan zaman süresinin sona ermesini kovalayan 30 gün içinde veya kararlaştırılan zaman süresi yoksa taşımacının yükü teslim almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturur ve bunun üzerine hak sahibi yükü kaybolmuş varsayacaktır.
2. Kaybolan eşya karşılığında tazminatını aldıktan sonra hak sahibi yazı ile başvurarak, tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde mallar bulunduğu takdirde kendisine bilgi verilmesini isteyebilir. Bu başvurunun alındığı kendisine yazı ile bildirilir.
3. Hak sahibi, kendisine bilgi verilmesini takiben 30 gün içinde, sevk mektubunda gösterilen ücretleri ödemesi ve ayrıca aldığı tazminatı geri ödemesi karşılığında malın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Fakat Madde 23 ve uygulanabildiği takdirde madde 26'da belirtilen teslimattaki gecikmeler için tazminat istemek hakkı saklıdır.
4. Paragraf 3'de öngörülen 30 gün içinde, 2.ci paragrafta belirtilen isteğin yapılmaması veya talimatın verilmemesi halinde, yahut da tazminatın ödenmesinden sonra mal bir yıldan fazla zaman geçmeden bulunmadığı takdirde taşımacı bunları buldukları ülke yasalarına göre kullanır.

MADDE 21

Eğer yük, taşıma sözleşmesi gereğince tahsil edilmesi gereken malın teslimindeki ödeme yapılmadan alıcıya teslim edilmiş ise, taşımacı göndericiye tazminat ödemekle yükümlüdür. Bu tazminat, göndericinin alıcı aleyhine dava açmak hakkını ortadan kaldırmamak koşuluyla adı geçen ödemenin miktarını geçemez.

MADDE 22

1. Gönderici taşımacıya yük verdiğinde, kendisine tehlikenin gerçek özelliklerini bildirir ve gerekiyorsa alınacak önlemleri belirtir. Eğer bu bilgiler Sevk mektubuna yazılmamış ise, bu yükü taşımanın oluşturduğu tehlikenin gerçek içeriğini taşımacının bildiğini başka yollarla kanıtlamak gönderici veya alıcıya düşer.

2. Bu maddenin 1. paragrafında belirtilen durumlarda taşımacının tehlikeli olduğunu bilmediği tehlikeli yük, taşımacı tarafından herhangi bir yerde veya zamanda boşaltılabilir veya imha edilebilir veya tazminat talep etmeksizin zararsız hale getirilebilir. Bundan başka gönderici bu çeşit yükün taşınmak üzere tesliminden veya taşınmasından doğacak bütün zarar ve ziyandan sorumludur.

MADDE 23

1. Bu anlaşmanın hükümleri gereğince bir taşıyıcı, yükün kısmen veya tamamen kaybindan dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğundan, bu tazminatın yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır.
2. Malın kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa, geçerli piyasa fiyatlarına göre bir tespit yapılır. Eğer ticaret borsası fiyatı nede geçerli piyasa fiyatı mevcut değilse, tespit aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre yapılır.
3. Tazminat, noksan olan brüt ağırlığın beher kilogramı için 25 frangı geçemez. Frank, bir gramın 10/31 'i ağırlığında safiyeti binde 900 olan altın franktır.
4. Yükün taşınması dolayısıyla, ödenen taşıma ücreti, gümrük resimleri ve diğer ödemelerde, malın tamamen kaybedilmesi halinde tamamen ödenir. Kısmen kaybolma halinde ise karşılaşılan zarar oranında ödeme yapılır. Bunlar dışında başka tazminat ödenmez.
5. Gecikme halinde, hak sahibi zarar ve ziyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşımacı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder.
6. Madde 24 ve 26 gereğince malın değeri veya teslim süresi için ödenecek özel faiz söz konusu olduğu edilmiş ise daha yüksek tazminat istenebilir.

MADDE 24

Gönderici, anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda Madde 23 paragraf 3'te belirtilen sınır geçen bir değer beyan edebilir. Bu takdirde, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer.

MADDE 25

1. Zarar ve ziyan olayında taşımacı, yükün madde 23 paragraf 1, 2 ve 4 gereğince belirlenen değerine göre hesaplanmış kıymetten düşme karşılığı olan bedeli öder.
2. Gerçekte tazminat şu miktarları aşamaz:
 - a) Eğer gönderilen malın tamamı hasara uğramış ise, tamamı kaybolduğunda ödenmesi gereken miktar.
 - b) Eğer gönderilen yükün bir kısmı hasara uğramış ise, eksilen kısmı için ödenmesi gereken miktar.

MADDE 26

1. Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman süresinin aşılması halinde gönderici, belirlenecek bu ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar.
2. Teslim süresi için özel bir faiz ödeneceği beyan edilmiş ise, 23, 24 ve 25. maddelerde öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve ziyan için beyan edilen

miktara kadar tazminat istenebilir.

MADDE 27

1. Hak sahibi ödenecek tazminat için faiz isteyebilir. Yılda % 5 üzerinden hesap edilecek bu faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak taşımacıya gönderildiği tarihten başlar. Böyle bir istekte bulunmamış ise, tahakkuk dava açıldığı tarihten itibaren yapılır.
2. Tazminatın hesaplanmasında asıl olan unsurlar ödemenin istendiği ülke parası ile ifade edilmediği zaman, söz konusu tazminatın o ülke parasına çevrilmesi, ödemenin yapılacağı gün ve yerde uygulanan kura göre saptanır.

MADDE 28

1. Yürürlükte olan yasaya göre, bu anlaşmaya göre yapılan taşımadan oluşan zarar, ziyan veya gecikme, sözleşme dışı bir isteme yol açtığı hallerde taşımacı sorumluluğu dışında veya ödeyeceği tazminatı tespit yahut da sınırlayan bu anlaşma hükümlerinden yararlanabilir.
2. Madde 23'de belirtilen koşullara göre taşımacının sorumlu olduğu kişilerden birinin zarar ve ziyan veya gecikmeden dolayı, sözleşme dışı sorumluluğu söz konusu olduğu hallerde, bu kişi taşımacının sorumluluğunu dışlayan veya ödeyeceği tazminatı tespit yahut da sınırlayan anlaşma hükümlerinden yararlanabilir.

MADDE 29

1. Hasar, taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin karar ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı, sorumluluğunu dışlayan veya sınırlayan yahut da kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz.
2. Bilerek kötü hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından yahut da taşıma işinde kullanıldığı başka kişiler tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır. Bundan başka, böyle bir durumda adı geçen vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler, kişisel sorumlulukları yönünden 1.ci paragrafta belirtilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar.

V. BÖLÜMİSTEM VE DAVALAR

MADDE 30

1. Alıcı, taşımacı ile beraber durumlarını kontrol etmeden, veya zarar ve ziyan hasarın açıkça görüldüğü hallerde teslim anında veya açıkça görülmediği hallerde teslimden yedi gün içinde (pazar günleri ve resmi tatiller hariç) durumu kendisine bildirmeden malı teslim ederse, bu husus onun yükü sevk mektubunda belirtildiği şekilde aldığına kanıt oluşturur. Açıkça gözükmeyen zarar ve ziyan veya hasarlarda bildirme yazılı olarak yapılacaktır.
2. Mal alıcı ve taşımacı tarafından kontrol edildikten sonra, bu kontrolün sonucuna uymayan kanıtlar ancak açıkça görülmeyen zarar, ziyan ve hasarlar için kabul olunabilir. Ancak bunun için alıcının kontrolden sonra yedi gün içinde (pazar ve resmi tatil dışında) durumu yazılı olarak taşımacıya bildirmesi gereklidir.
3. Yük alıcının kullanımına verildiği tarihten sonraki 21 gün içinde durum yazılı olarak

- taşımacıya bildirilmemiş ise, teslimdeki gecikmeler için tazminat ödenmez.
4. Bu maddedeki zaman sürelerini hesap ederken duruma göre teslim tarihi kontrol tarihi veya yükün alıcı emrine verildiği tarih sayılmayacaktır.
 5. Gerekli tetkik ve kontrolleri yapmak için taşımacı ve alıcı birbirlerine mantıksal her kolaylığı göstereceklerdir.

MADDE 31

1. Bu anlaşmaya göre yapılan taşımalarından ortaya çıkan davalarda davacı taraflar arasında anlaşma ile belirlenmiş, akit taraf ülkeleri mahkemelerinde dava açabilir. Ayrıca şu ülkeler mahkemelerinde de dava açılabilir:
 - a) Davalının oturduğu veya delaleti ile taşıma anlaşmasının akdedildiği esas iş yerinin, şubesinin yahut da acentesinin bulunduğu yerlerde,
 - b) Taşımacının yükü aldığı veya teslim yeri olarak gösterilen yerlerde, Başka mahkemelerde dava açılmaz.
2. Bu maddenin 1. paragrafı ile ilgili olarak bir dava, yine aynı paragrafa göre yetkili olan bir mahkemede görülmekte ise veya böyle bir mahkeme tarafından bir taleplerle ilgili olarak karar verilmiş ise, aynı nedenlerle aynı taraflar arasında yeni bir dava açılmaz. Ancak ilk davanın açıldığı ülkedeki mahkemenin kararı, yeni davanın açıldığı ülkede yerine getirilemiyorsa, bu hüküm uygulanmaz.
3. Bir akit ülkedeki bir mahkemenin 1. paragrafta sözü geçen bir dava ile ilgili olarak verdiği karar, o ülkede yerine getirilebiliyor ise ilgili ülkedeki formaliteler tamamlanır tamamlanmaz, diğer akit ülkelerin her birinde de yerine getirilebilir olacaktır. Bu formaliteler davanın yeniden görülmesine olanak sağlamaz.
4. Bu maddenin 3. paragrafındaki hükümler mütenakız kararlara gıyaben verilen kararlara ve mahkeme emriyle yapılan ödemelere uygulanır. Fakat ara kararlarına veya istemi tamamen veya kısmen reddedilen davacıya ödemelere ilaveten yüklenen tazminatlara uygulanmaz.
5. Bu anlaşma gereğince taşımalarından doğan davalarda, akit ülkelerde oturan veya iş yerleri bu ülkelerde olan akit ülke vatandaşlarından giderlere karşılık teminat istenemez.

MADDE 32

1. Bu anlaşma gereğince yapılan taşımalarından doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekir. Ancak, bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda, bu süre üç yıldır ve şu tarihlerde başlar;
 - a) Teslimde kısmi kayıp, hasar veya gecikmelerde, teslim tarihinden itibaren,
 - b) Tam kayıplarda, kararlaştırılan zaman süresi bitiminden 30 gün sonra, kararlaştırılmış zaman süresi yoksa, yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60. günde,
 - c) Bütün diğer durumlarda, taşıma anlaşmalarının akdedildiği tarihlerden üç ay sonra. Zaman süresinin başladığı gün sayılmaz.
2. Yazılı bir istem, Taşımacı bunu yazılı bildiri ile geri çevirip, ona ilişik belgelerinde iade edinceye kadar zaman süresini erteler. Talebin bir kısmı kabul edildiği takdirde zaman süresi anlaşmazlık konusu olan istek için tekrar devam etmeye başlar. İstem alınmış cevab verildiğini ve belgelerin gönderildiğini kanıtlamak, bu durumlara güvenen tarafa aittir. Aynı gayeyle yapılan başka istemler için zaman süresi ertelenemez.
3. Yukarıdaki 2. paragraf hükümlerine bağlı olarak, zaman süresinin uzatılması, davaya bakan mahkemenin, kararına göre düzenlenir. Bu karar aynı zamanda yeniden dava

- açma haklarını da düzenler.
4. Zaman aşımı ile düşen dava açma hakkı, karşıt istek veya vereceğini alacağına sayışma yoluyla kullanılmaz.

MADDE 33

Taşıma anlaşması, bir mahkeme heyetine yetki veren bir madde içerebilir. Ancak bu karar hakimler heyetinin bu anlaşmayı uygulamasını içermelidir.

VI. BÖLÜMTAŞIMACILAR TARAFINDAN ORTAKLAŞA YAPILAN TAŞIMALARLA İLGİLİ HÜKÜMLER

MADDE 34

Tek bir anlaşmayla düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımının yapılmasından her biri sorumludur. İkinci taşıyıcı ile onu takip eden taşımacılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya katılmış olurlar.

MADDE 35

1. Yükü bir önceki taşımacıdan kabul eden taşımacı, kendisine imzalı ve tarihli bir makbuz verir. İsmimde sevk mektubunun ikinci nüshasına yazar. Gerekirse sevk mektubu ve makbuza madde 8 paragraf 2'de anılan itiraz kaydını da yazar.
2. Ortaklaşa taşımacılar arasındaki ilişkilere madde 9 hükümleri uygulanır.

MADDE 36

Aynı taşıma anlaşmasına dayalı istekle ilgili olarak açılan bir davada ileri sürülen karşıt bir istek veya vereceğini alacağına sayış mahalleri dışında kayıp hasar, veya gecikme sorumluluğu ile ilgili davalar ancak birinci taşımacı, sonuncu taşımacı veya kayıp, hasar veya gecikmenin olduğu sırada taşıma işini yapmakla olan taşımacı aleyhine açılabilir. Bu taşımacılardan birkaçı aleyhine aynı zamanda dava açılması mümkündür.

MADDE 37

Bu anlaşma hükümleri gereğince tazminat ödemiş taşımacı, bu tazminat üzerinden ödediği faiz ve yaptığı şartlarla birlikte tazminatı, taşımaya katılmış olanlardan şu koşullara göre geri almak hakkına sahiptir.

- a) Zarar, ziyan ve hasardan sorumlu olan taşımacı, ister kendisi ister başka bir taşımacı tarafından ödensin, tazminatı tek başına yüklenmek zorundadır.
- b) Zarar, ziyan veya hasar iki veya daha çok taşımacının fiilinden ileri geldiği zaman bunlardan her biri sorumluluktaki hissesi oranında bir meblağı ödeyecek, taşıma ücreti oranında sorumlu olacaktır.
- c) Zarar, ziyan ve hasar için sorumluluğun hangi taşımacıya yükleneceği belirlenemez ise tazminat tutarı (b) fıkrasında öngörüldüğü üzere bütün taşımacılar arasında paylaşılacaktır.

MADDE 38

Taşımacılardan biri borçlarını ödeyemeyecek durumda ise, ödenmesi gereken tazminat payı taşıma karşılığında alacakları ücretler oranında diğer taşımacılar arasında bölüştürülecektir.

MADDE 39

1. Dava ile ilgili tebligat yapıldıktan ve kendisine savunma hakkı verildikten sonra, tazminatın miktarı mahkeme kararı ile saptanmış ise 37 ve 38.maddeler gereğince bir istem karşısında kalan taşımacı, bu istemi yapan taşımacının yaptığı ödemenin yerinde olup olmadığını tartışma konusu yapamaz.
2. Parasını geri almak hakkını mahkeme yoluyla elde etmek isteyen taşımacı, ilgili taşımacıların birini ikamet ettiği esas iş yerinin veya şubesinin bulunduğu ülkenin yetkili mahkemesine başvurabilir. İlgili bütün taşımacılar aynı davada davalı olarak gösterilebilir.
3. 37 ve 38.maddelerde öngörülen davalarla ilgili olarak verilecek kararlarda madde 31 paragraf 3 ve 4 hükümleri uygulanır.
4. Taşımacılar arasındaki davalarda madde 32 hükümleri uygulanır. Bununla beraber, zamanaşımı ya bu anlaşma gereğince ödenmesi gereken tazminatın miktarını tayin eden son mahkeme kararı tarihinden yahut da böyle bir karar yoksa, ödeme tarihinden itibaren başlar.

MADDE 40

Taşımacılar 37 ve 38. maddelerde yazılanlar dışında kendi aralarında bağitleyacağı hükümler üzerinde anlaşabilirler.

VII. BÖLÜM ANLAŞMAYA AYKIRI KOŞULLARIN HÜKÜMSÜZLÜĞÜ

MADDE 41

1. Madde 40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla, bu anlaşmanın hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür. Böyle bir koşulun hükümsüzlüğü, anlaşmanın diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmez.
2. Özellikle, taşımacının yüke ait sigortadan çıkar sağlaması veya kanıtama zorunluluğunun değiştirilmesi gibi maddeler hükümsüzdür.

VIII. BÖLÜM SON HÜKÜMLER

MADDE 42

1. Bu anlaşma Avrupa İktisadi Komisyonuna üye ülkelerin imzalarına açıktır. Ayrıca Komisyonun yetkilerini belirten belgenin 8. paragrafı gereğince gözlemci sıfatıyla komisyona kabul edilenlerde anlaşmayı imzalayabilirler.
2. Komisyonun yetkilerini belirten belgenin 11. paragrafı gereğince Avrupa İktisadi Komisyonunun bazı çalışmalarına katılan ülkelerde bu anlaşma yürürlüğe girdikten sonra katılmak suretiyle akit taraf olabilirler.
3. Anlaşma 31 Ağustos 1956 tarihine kadar imzaya açık bulundurulacaktır. (O tarihten sonra katılmaya açık olacaktır.)

4. Bu anlaşma tasdik edilecektir.
5. Tasdik ve katılma, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine bir belge sunmak suretiyle yapılır.

MADDE 43

1. Madde 42 paragraf 8'de belirtilen ülkelerden beşi veya katılma belgelerini sunduktan 90 gün sonra bu anlaşma yürürlüğe girecektir.
2. Beş ülke tasdik veya katılma belgelerini sunduktan sonra onu tasdik eden veya katılan her ülke için anlaşma, tasdik veya katılma belgesini sunduktan 90 gün sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 44

1. Her ülke, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bu anlaşmadan çekildiğini haber verebilir.
2. Sona erme, Genel Sekreter bunu bildiren yazıyı aldıktan 12 ay sonra hüküm ifade eder.

MADDE 45

Bu anlaşmanın yürürlüğe girmesinden sonra, sona erdirmeler sonucu akit tarafların sayısı baştan aşağıya düşer ise, sona erdirmelerin hüküm ifade ettiği tarihten itibaren anlaşma yürürlükten kalkar.

MADDE 46

1. Her ülke tasdik veya katılma belgesini sunduğu sırada veya sonra bu anlaşmanın uluslararası platformda temsil ettiği bütün ülkeleri kapsadığını Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bildirebilir. Bu bildiri Genel Sekreterlik tarafından alındıktan sonra 19. günden itibaren anlaşma bildiride yazılı ülkeleri kapsayacaktır. Eğer o tarihte anlaşma yürürlüğe girmemiş ise yürürlüğe girdiği tarihte kapsayacaktır.
2. Yukarıdaki paragraf gereğince uluslararası platformda temsil ettiği ülkeye bu anlaşmanın teşmili hususunda beyanda bulunmuş olan ülkeler 44. madde hükümlerine göre bu ülke için anlaşmanın sona erdiğini ayrı olarak bildirebilirler.

MADDE 47

Bu anlaşmanın tefsir ve uygulaması ile ilgili olarak iki akit taraf arasında çıkacak ihtilaflar, müzakere veya başka bir yolla halledilmediği takdirde, ilgili akit taraflardan birinin istemi üzerine Uluslararası Adalet divanına havale olunabilir.

MADDE 48

1. Bu anlaşmayı imzaladığı, tasdik ettiği veya ona katıldığı sırada her Akit taraf, kendisini anlaşmanın 47.maddesiyle bağlı saymadığını bildirebilir. Böyle bir rezerv koymuş akit tarafa karşı, diğer akit taraflarda 47. madde ile bağlı değildirler.
2. 1.paragrafta öngörüldüğü şekilde rezerv koymuş olan Akit taraflar Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bilgi vermek suretiyle bu rezervi kaldırabilirler.
3. Bu anlaşmaya başka bir rezerv konulmasına izin verilmez.

MADDE 49

1. Bu anlaşma üç yıl yürürlükte kaldıktan sonra akit taraflar, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine başvurarak, anlaşmanın gözden geçirilmesi için konferans toplanmasını isteyebilirler. Genel Sekreter bu istemi akit, taraflara tebliğ eder ve bu tebligat tarihinden sonra dört ay içinde akit taraflardan en az dörtte biri evvellerini bildirdikleri takdirde Genel Sekreter tarafından bir inceleme konferansı toplanır.
2. Yukarıdaki paragraf gereğince bir konferans akdedildiği takdirde, Genel Sekreter bütün akit taraflara bir tebligat göndererek konferansta incelenmesi istenilen konuların üç ay içinde bildirmelerini ister. Genel Sekreter teklif metinleri ile konferansın geçici gündemini konferans tarihinden en az üç ay önce akit taraflara gönderir.
3. Bu maddeye göre toplanan konferansa Genel Sekreter 42. madde 1. paragrafında belirtilen ve 42.madde 2. paragraf gereğince akit taraf durumuna girmiş olan bütün ülkeleri davet eder.

MADDE 50

49. maddede öngörülen bildirilere ek olarak Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, Madde 42 paragraf 1'de belirtilen ülkelere ve madde 42 paragraf 2 gereğince akit taraf durumuna girmiş olanlara aşağıdaki konularda bilgi verir.

- a) 42. madde gereğince tasdik veya katılanlar,
- b) 43. madde gereğince bu anlaşmanın yürürlüğe giriş tarihleri,
- c) 44. madde gereğince anlaşmayı sona erdirenler,
- d) 45. madde gereğince bu anlaşmanın sona erdirilmesi,
- e) 46. madde gereğince alınan bilgiler,
- f) Madde 48 paragraf 1 ve 2 gereğince alınan ihbar ve bildirimler.

MADDE 51

31 Ağustos 1956'dan sonra bu anlaşmanın aslı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine sunulacak ve oda bunun tasdikli suretlerini madde 42 ve 2. paragraflar da belirtilen ülkelere iletacaktır.

İngilizce ve Fransızca olarak tek nüsha halinde 19 Mayıs 1956 günü Cenevre'de düzenlenmiştir. Her iki metin aynı derece geçerlidir.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı,adı: ARDIÇ, Kübra
Uyruğu :TC
Doğum Tarihi (gün/ay/yıl) :20/11/1994
Doğum Yeri :Mersin
Medeni hali :Bekar
E-Posta :kubrardc@hotmail.com

Eğitim Derecesi	Eğitim Birimi	Mezuniyet Yılı
Yüksek lisans :	Toros Üniv. Lisansüstü Eğitim. Ens. UTL Tezli YL.	2020
Lisans :	İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, Maliye Bölümü	2016
Lise:	Mezitli Teknik Lise	2012

YabancıDil

İngilizce

İlgi Alanları

Dans etmek, Kitap okumak, Fotoğraf çekmek



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU

ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK ANA BİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 28/02/2020

Tez Başlığı: CMR Konvansiyonuna Göre Taşımacılık Yapan Sektör Profesyonellerinin Algısı ve Karşılaşılan Sorunlar İle İlgili Değerlendirme: Mersin İli Örneği

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın;

a) Giriş,

b) Ana bölümler ve

c) Sonuç kısımlarından oluşan toplam103..... sayfalık kısmına ilişkin, 28/02/2020 tarihinde enstitü tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % ...12...'dir.

Uygulanan filtrelemeler:



- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç
- 3- Benzer kelime sayısı 10 adet

yapıldığında en fazla %10,



- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar dahil
- 3- Benzer kelime sayısı 10 adet


yapıldığında en fazla %30'u geçmemelidir.

Tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Yukarıda belirtilen başlıkta danışmanımla birlikte tamamlamış olduğum tezimin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir. Tezimin, tez yazım kurallarına uygun olarak ve intihal olmaksızın hazırladığımı taahhüt eder; intihal olması durumunda tez çalışmamın başarısız sayılacağını ve mezuniyetimin iptalini kabul ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

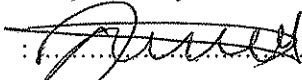
Öğrencinin Adı Soyadı : Kübra ARDIÇ

İmzası :  Tarih: 28/02/2020

Yukarıda kişisel ve tez bilgileri verilen öğrencimin belirtilen başlıkta birlikte tamamlamış olduğumuz tez çalışması Turnitin intihal yazılım programında kontrol edilmiş ve etik bir ihlale rastlanmamıştır. İntihal yazılım programının rapor çıktısı ektedir. Ayrıca tezin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Danışmanın Unvanı-Adı-Soyadı : Doç.Dr.Tunay KÖKSAL

İmzası :  Tarih: 28/02/2020

Ek: İntihal yazılım programının rapor çıktısı (2 sayfa)

CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME:MERSİN İLİ ÖRNEĞİ

Yazar Kübra Ardiç

Gönderim Tarihi: 28-Şub-2020 02:00PM (UTC+0300)
Gönderim Numarası: 1265892118
Dosya adı: K_BRA_ARDI.docx (236.98K)
Kelime sayısı: 22980
Karakter sayısı: 163394

CMR KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIMACILIK YAPAN SEKTÖR PROFESYONELLERİNİN ALGISI VE KARŞILAŞILAN SORUNLAR İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME:MERSİN İLİ ÖRNEĞİ

ORIJINALLIK RAPORU

% **12**

BENZERLİK ENDEKSİ

% **12**

İNTERNET
KAYNAKLARI

% **0**

YAYINLAR

% **2**

ÖĞRENCİ
ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1 openaccess.bilgi.edu.tr:8080
İnternet Kaynağı

% **11**

2 aysegulgizemkargi.av.tr
İnternet Kaynağı

% **1**

Alıntılarını çıkart

Bibliyografyayı Çıkart

Kapat

üzerinde

Eşleşmeleri çıkar

< %1